

幕別町地域公共交通計画(案)

令和6年3月

幕別町

目 次

| | |
|--------------------------------|----|
| 第1章 はじめに | 1 |
| 1.1 幕別町地域公共交通計画策定の背景と目的 | 1 |
| 1.2 計画の区域 | 2 |
| 1.3 計画の期間 | 2 |
| 第2章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性..... | 3 |
| 2.1 関係法令 | 3 |
| 2.2 上位計画の整理 | 7 |
| 2.3 関連計画等の整理 | 9 |
| 2.4 幕別町地域公共交通計画の位置付け | 17 |
| 第3章 地域及び公共交通の現状と課題 | 18 |
| 3.1 幕別町の位置及び特性..... | 18 |
| 3.2 地域の現状 | 19 |
| 3.3 町内を運行する公共交通機関..... | 25 |
| 3.4 幕別町地域公共交通のニーズ..... | 40 |
| 3.5 課題の整理 | 58 |
| 第4章 幕別町地域公共交通計画の基本方針 | 59 |
| 4.1 基本理念..... | 59 |
| 4.2 施策を展開していく上での基本方針 | 60 |
| 4.3 基本方針に基づく施策体系 | 61 |
| 4.4 幕別町公共交通の将来像..... | 62 |
| 第5章 基本方針に基づく施策 | 63 |
| 5.1 公共交通の役割..... | 63 |
| 5.2 施策内容の整理..... | 65 |
| 第6章 持続可能な施策推進に向けた目標値の設定 | 72 |
| 6.1 評価指標及び数値目標..... | 72 |
| 6.2 数値目標の設定及び検証方法..... | 73 |
| 6.3 数値目標の評価スケジュール..... | 74 |
| 第7章 計画の推進体制 | 75 |
| 7.1 計画推進状況の評価推進体制..... | 75 |
| 7.2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築..... | 77 |

第1章 はじめに

本章では、幕別町地域公共交通計画策定の背景と目的、計画区域、計画期間などを記載します。

1.1 幕別町地域公共交通計画策定の背景と目的

少子高齢化や人口減少が進む中、地域の暮らしと産業を支える移動手段として、公共交通の果たすべき役割は大きくなっています。

本町では、平成25年度に幕別町生活交通ネットワーク計画を策定し、鉄道や路線バスのほか、コミュニティバス^{※1}や予約型乗合タクシー^{※2}により町内の公共交通の空白地域の解消を図り、町民の移動手段を確保する取組を進めてきました。

しかし、自家用車の普及や令和2年以降の新型コロナウイルス感染拡大に伴い、公共交通の利用者が減少していることに加え、運転手不足や原油価格の高騰など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

国は、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地方公共団体による地域公共交通計画の作成を努力義務化したほか、既存の公共交通サービスの改善や移動手段の確保に向けた仕組みの拡充など、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取組を推進しています。

北海道は、将来にわたり持続可能な交通体系を確保するため、広域的な地域公共交通計画の策定に向けた取組を進めており、令和5年6月に十勝管内の広域交通を対象とする「十勝地域公共交通計画」が策定されました。

幕別町では、公共交通を取り巻く環境や国や道の動向を踏まえて地域の公共交通を担う関係機関や団体の代表者と協議し、町内の様々な交通資源を活用しながら町民の移動ニーズに合った持続可能な公共交通体系を構築するため、本町における公共交通政策のマスタープランとなる「幕別町地域公共交通計画」を策定します。

※1 コミュニティバス 住民の交通手段として、主に市街地内の交通空白地帯を循環する路線バスであり、幕別町では幕別市街地と札内市街地を運行しています。

※2 予約型乗合タクシー 一般的なタクシーとは違い、運行区域や運行時刻が設定されており、予約があった場合に運行し、同じ便を予約したほかの利用者との「乗合」を前提としたタクシーのことです。幕別町では現在、駒島線と古舞線を運行しています。

1.2 計画の区域

本計画の区域は、幕別町全域とします。

なお、本計画において市街地・農村部と記載したときは、行政区の地域区分については下表のとおりとします。

表 1 行政区の地域区分

| 地域名 | 区分 | 行政区 |
|-----|-----|---|
| 幕別 | 市街地 | 幸町、本町1～3、錦町1～2、寿町1～3、宝町、南町1～2、緑町1～4、新町、旭町1、旭町2、旭町4 |
| | 農村部 | 豊岡2、西猿別、猿別、軍岡、大豊、明野北、明野南、新川、相川、相川西、相川南、相川北、新和、南勢、糠内市街、五位、糠内第一、中糠内、西糠内、明倫、美川、中里、駒畠 |
| 札内 | 市街地 | 西町1～2、桜町北、桜町中央、桜町南、北町1～3、北栄町1～2、共栄町1～3、新北町西、新北町東、豊町、暁町東、暁町西、暁町北、桂町1～3、若草町1～3、中央町1～3、青葉町1～2、文京町、あかしや、あかしや中央、あかしや南1～2、泉町、泉東、春日町、東春日町、みずほ町 |
| | 農村部 | 途別、上稲志別、日新1、日新2、昭和、依田、西和、千住1、千住2、千住東、稲志別、新生、中稲志別、豊岡1、古舞 |
| 忠類 | 市街地 | 忠類栄町、忠類幸町、忠類本町、忠類錦町、忠類白銀町 |
| | 農村部 | 忠類西当、忠類上忠類、忠類上当、忠類東宝、忠類元忠類、忠類幌内、忠類新生、忠類豊成、忠類晩成 |

1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5か年とします。

第2章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性

本章では、幕別町地域公共交通計画の上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に関する法や指針のほか、第6期幕別町総合計画を上位計画とし、幕別町都市計画マスタープラン及び幕別町高齢者保健福祉ビジョン2024等を関連計画として整理します。

2.1 関係法令

(1) 交通政策基本法

交通政策基本法は、交通に関する基本的認識とその担うべき役割などを示し、その役割の実現に向けての国や地方公共団体が行うべき施策が示されています。

表 2 交通政策基本法の概要

| 施行年 | 平成 25 年施行 |
|-------|---|
| 基本的認識 | ○交通の果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要 |
| 交通の役割 | ○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 豊かな国民生活の実現 国際競争力の強化 地域の活力の向上 ○大規模災害への的確な対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交通の安全の確保 |
| 国の施策 | ○豊かな国民生活の実現 ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障害者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ○地域の活力の向上 ・国内交通ネットワークと拠点の形成 |

| | |
|-----------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ○国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携 |
| 地方公共団体の施策 | ○まちづくりその他の観点を踏まえ、当該地方公共団体の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、その施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施する。 |

(2) 道路運送法

この法律は、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり必要となる手続内容等について定めています。

表 3 道路運送法の概要

| | |
|--------------|---|
| 施行年等 | 昭和 26 年施行、令和2年一部改正 |
| 目的 | <ul style="list-style-type: none"> ○道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を推進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の促進を図ること ○道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること |
| 定める運行の種別 | <ul style="list-style-type: none"> ○事業用旅客自動車運送事業(3条) <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> 路線定期運行 路線不定期運行 区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ・特定旅客自動車運送事業 ○一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送(21条) ○自家用有償旅客運送(78条) <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地有償運送 福祉有償運送 |
| 運行にあたって定める事項 | <ul style="list-style-type: none"> ○事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線または営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 <p>○運行計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統(ルート) ・運行回数 ・運行時刻 <p>○運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃(上限の範囲内で実施運賃を届出) ・協議運賃(地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの) |
|--|--|

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

この法律により、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりなど様々な分野と連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

表 4 地域公共交通の活性化及び改正に関する法律における改正の概要

| | |
|-------|---|
| 施行年等 | 平成 19 年施行、令和2年一部改正 |
| 改正の背景 | <p>○人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許証の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要</p> <p>○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要</p> |
| 改正の概要 | <p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 <p>地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化</p> <ul style="list-style-type: none"> ▷バス、タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け、きめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮) ▷定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等、デ |

| | |
|--|---|
| | <p>一タに基づく PDCA^{※3}を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における協議の促進 <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <p>様々な補助メニューや制度を創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送資源の総動員による移動手手段の確保 <p>地域に最適な旅客運送サービスの継続(地域旅客運送サービス継続事業)</p> <p>自家用有償旅客運送の実施の円滑化</p> <p>貨客混載に係る手続きの円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <p>利用者目線による路線の改善、運賃の設定(地域公共交通利便性増進事業)</p> <p>MaaS^{※4}の円滑な普及促進に向けた措置</p> |
|--|---|

※3 PDCA Plan (計画)、Do (実行)、Check (評価)、Action (改善) の頭文字をとった言葉です。この4つのプロセスを繰り返し行うことで、継続的な業務の改善を促す技法のことを言います。

※4 MaaS(マース) 「Mobility as a Service」の略称であり、直訳すると「サービスとしての移動」です。バス、鉄道、タクシーからライドシェア、シェアサイクルといったあらゆる公共交通機関を、ICT(情報通信技術)を活用して途切れなく結びつけ、マイカー以外の交通手段による移動を1つのサービスとして捉える概念を指します。





2.2 上位計画の整理

第6期幕別町総合計画（平成30年度から令和9年度）

| | |
|-----------------------------|---|
| 計画期間 | 平成30(2018)年度から令和9(2027)年度まで |
| まちの将来像 | みんながつながる 住まいる まくべつ |
| 基本理念 | (1) みんなで創るまち (2) 安全・安心なまち (3) 魅力あふれるまち (4) みんなで学ぶまち |
| 基本目標 | 1 協働と交流で住まいる 2 特色ある産業で住まいる 3 人がいきいき住まいる 4 豊かな学びと文化、スポーツで住まいる 5 自然との調和で快適な住まいる 第2節 安全で機能的な道路と公共交通体系の整備 |
| 公共交通に関する基本目標及び基本目標に関する施策と内容 | 1 協働と交流で住まいる ○ICT ^{※5} の活用による住民サービスの向上を進めるとともに、定住の促進を図ります。 ○町民にわかりやすい行政の展開や健全で効率的、効果的な行財政運営を進めるとともに、活気あふれるまちづくりを行います。 2 特色ある産業で住まいる ○観光は、観光事業者や地域住民、行政が連携し、地域性にあふれる観光地づくりを進めます。 3 人がいきいき住まいる ○近年の少子高齢化と人口減少時代にあって、誰もが健康で安心して暮らせる地域づくりに取り組みます。 ○高齢者や障がい者をはじめすべての町民が、住み慣れた地域とともに生きがいを作り上げ、安心して暮らすことができるよう、多様なサービスの提供に努めるとともに、ボランティアやNPO ^{※6} 法 |

※5 ICT 「Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指します。情報処理だけでなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称です。

※6 NPO 「Non-Profit Organization」または「Not-for-Profit Organization」の略称で、様々な社会貢献活動を行い団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称です。

| | |
|---|--|
|     | <p>人、企業、関係機関と連携して共生社会の構築を目指します。</p> <p>○予防医療や健康づくりの推進により、健康寿命の延伸を目指します。</p> <p>4 豊かな学びと文化、スポーツで住まいる</p> <p>○子供から高齢者まで幅広い世代が学び続けられる環境づくりを進め、生涯学習の機会を増やし、その学習の成果を地域等で還元することにより、豊かな生活を送れる地域社会づくりを促進します。</p> <p>5 自然との調和で快適な住まいる</p> <p>○環境の保全のため、町民・事業者・行政が連携したごみの適正な処理を推進するとともに、省エネルギーの啓発やバイオマスや地中熱などの活用による再生エネルギーの普及、リサイクルの推進などによる循環型社会への推進を図ります。</p> <p>○道路網などの生活基盤施設については、計画的に整備を進めるとともに、適正な維持管理による長寿命化を図ります。</p> <p>第2節 安全で機能的な道路と公共交通体系の整備</p> <p>【現状と課題】</p> <p>JR や地方バス路線をはじめ、コミュニティバス、予約型乗合タクシーなどの公共交通機関は、通勤や通学、通院や買い物など、生活交通手段として大きな役割を担っており、その維持や利便性の向上が求められています。</p> <p>【基本方針】</p> <p>地域住民の声を踏まえ、JR や地方バス路線の運行の維持とコミュニティバスや予約型乗合タクシーの利便性の向上を図ります。</p> <p>【主要施策】</p> <p>公共交通機関の確保</p> <p>(1) JR 及び地方バス路線とコミュニティバスの乗り継ぎがしやすくなるよう、ダイヤの調整や停留所の位置の見直しを図ります。</p> <p>(2) コミュニティバスや予約型乗合タクシーにより、高齢者や障がい者などの交通弱者^{※7}に対する必要な生活交通手段の確保を図ります。</p> |
|---|--|

※7 交通弱者 自家用車を運転できない人、公共交通機関が使えない、使いにくさを感じている人など、移動困難な人や不便を抱える人などのほか、交通事故にあうリスクの高い子ども（運転手からの視認性が低い）や高齢者（判断力・運動能力等の低下）などを指します。

2.3 関連計画等の整理

(1) 幕別町都市計画マスタープラン（令和3年3月）

| | |
|--------------|--|
| 計画期間 | 令和3年度から令和22年度 |
| 目指すべき都市の姿と目標 | <p>都市と自然が融合する 持続可能な調和都市 まくべつ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●幕別地区と札内地区がともに持続するまちづくり ●都市と自然が融合する活気とゆとりある生活環境づくり ●安全・安心による防災まちづくり |
| 公共交通に関する施策 | <p>第6章 部門別構想</p> <p>(2)道路、交通体系の方針</p> <p>②公共交通機関の整備</p> <p>・鉄道については、重要かつ基幹的な交通機関であり、町民の足として誰もが安全で使いやすい交通機関とするために、鉄道駅において町内公共交通と接続する交通結節機能^{※8}の維持に努めます。</p> <p>・路線バスについては、通勤・通学や通院、買物など、多くの町民の日常生活を支える重要な交通手段であることから、関係機関との調整を進めながら路線の確保に努めます。</p> <p>・コミュニティバスや乗合タクシーといった地域公共交通については、利便性が向上するように運行内容の検討を行い、誰にでもやさしい公共交通機関としての改善に努めます。また、利便性向上による利用促進によって、二酸化炭素排出量の削減につなげていきます。</p> <p>・交通結節点等においては、ユニバーサルデザイン^{※9}により高齢者や障がい者にも利用しやすいよう、歩行者空間と道路面、沿道施設との段差解消に配慮します。また、車椅子等の利用に配慮した歩道整備や誘導ブロックの適正配置などにより、高齢者や障がい者も気軽に歩ける環境整備に努めます。</p> |

※8 交通結節機能 異なる交通機関を相互に連絡し、さまざまな交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供する機能のことで、交通結節点としては、鉄道駅やバスターミナル、空港などが挙げられます。

※9 ユニバーサルデザイン ユニバーサル＝普遍的な、全体の、という言葉が示しているように、「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすることをいいます。

| | |
|--|--|
| | <p>第7章 地域別構想</p> <p>(2) 幕別地域</p> <p>③目指すべき地域の姿 人・自然・農いのちを育む 幕別地域</p> <p>④地域づくりの方針</p> <p>【交通体系の整備方針】</p> <p>～略～</p> <p>自動車交通の利便性向上を図ることに加え、引き続きユニバーサルデザインに配慮した道路環境整備に努め、公共交通の維持や利便性の向上を図ります。</p> <p>地域公共交通については、コミュニティバスをより利用しやすくなるような路線見直しや、公共施設を活用したバス待ち空間の確保などについて、地域公共交通計画の策定を通して検討していきます。</p> <p>(3) 札内地域</p> <p>③目指すべき地域の姿 調和のとれたみんなが住みよいまち 札内地域</p> <p>④地域づくりの方針</p> <p>【交通体系の整備方針】</p> <p>～略～</p> <p>また、進行する高齢化に対応するため、歩道の整備や段差の解消など安全性に配慮した歩行者空間の確保に努めます。</p> <p>公共交通については、地方路線バスの維持と利便性の向上を促進するとともに、コミュニティバスをより利用しやすくなるような路線見直しや、公共施設を活用したバス待ち空間の確保などについて、地域公共交通計画の策定を通して検討していきます。</p> |
|--|--|

(2) 幕別町人口ビジョン（令和2年3月改訂）

| | |
|---|--|
| <p>8 将来の人口展望</p> <p>(2) 将来の人口推計</p> <p>② 推計結果</p> | <p>将来の総人口の推計結果をみると、2045(令和27)年には、総人口が約2割減少し、2060(令和42)年には20,000人を下回る見込みとなりました。</p> <p>年齢3区分別人口をみると、年少人口及び生産年齢人口とも減少傾向が続き、生産年齢人口は2060(令和42)年までに約5,500人減少する見込みとなります。</p> <p>一方、老年人口は2025(令和7)年まで増加し続け、高齢化率は2045(令和27)年に34.1%まで達する見込みです。</p> <p><small>* 国立社会保障・人口問題研究所は2015年から2045年までの30年間の将来推計を公表</small></p> |
|---|--|

(3) 幕別町高齢者保健福祉ビジョン 2024



2/9 までパブリックコメント
中であるため、変更された場
合は修正いたします

(第9期高齢者福祉計画・介護保険事業計画・認知症施策推進計画)

| | |
|------|---|
| 計画期間 | 令和6年度から令和8年度 |
| 基本理念 | 支えあう地域共生社会の実現 ～安心・安全・安定を目指して～ |
| 基本目標 | ○認知症の方も安心して生活することのできる地域共生社会の創造 ○健やかに楽しく生活し、意欲と能力を発揮できる地域共生社会の創造 ○互いに認め合い、支えあって生活することのできる地域共生社会の創造 ○進行する高齢化に伴い、高齢者と支える人々が互いに相手を尊重できる地域共生社会の創造 |
| 施策 | 第3章 施策の取組 4 住み慣れた地域での生活継続の推進 (5) ひとり暮らし高齢者等への支援体制 ② ひとり暮らし高齢者等のための福祉事業の充実 イ 外出支援サービス事業 ・身体が虚弱なため歩行が困難な在宅高齢者等の日常生活上における外出手段の確保と、その利便性の向上を図るため、自宅から十勝管内の医療機関への通院、入退院及び機能回復訓練などに、移送車輛を使って外出を支援します。 5 認知症施策推進計画 (2) 認知症に関する理解促進 ③ 認知症バリアフリーの推進 ・認知症バリアフリーとは、交通機関の利用、消費活動など、生活のあらゆる場面で、認知症になってからもできる限り住み慣れた地域に暮らし続けるための障壁を減らしていくことです。認知症の方への対応について、交通機関や金融機関、小売業など認知症の方と関わる機会が多い職場での認知症の理解を深めるための周知を行います。 |

(4) まくべつ障がい者福祉プラン 2021

(幕別町障がい者計画・幕別町障がい福祉計画・障がい児福祉計画)

| | |
|------|---|
| 計画期間 | 幕別町障がい者計画 6年間(令和3年度から令和8年度) 第7期幕別町障がい福祉計画・第3期障がい児福祉計画 3年間 (令和6年度から令和8年度) |
| 基本理念 | 「自立・社会参加・共生」 |
| 施策目標 | 1 障がいへの理解と権利擁護 2 自立した生活支援の充実 3 障がい児支援体制の充実 4 就労支援の充実 5 安全、安心な生活の確保 6 保健、医療の充実 |
| 施策 | <p>2 自立した生活支援の充実 (2) 経済的自立への支援 ・交通費助成事業の継続と周知 障がいのある人が、機能回復訓練や日常生活訓練を行うための施設に通う交通費、人工透析や難病及び特定疾患の治療のために医療機関に通う交通費を引き続き助成するとともに、制度の周知に努めます。</p>  <p>5 安全、安心な生活の確保 (1) 暮らしやすい環境の整備 ・移動支援事業等の確保 障がいのある人が円滑な外出ができるように、ヘルパーの派遣による外出の支援をする移動支援事業や車両輸送による福祉有償運送事業など必要な供給量や移動手段の確保に努めます。</p>  |

2/9 までパブリックコメント中であるため、変更された場合は修正いたします

(5) 幕別町まち・ひと・しごと創生総合戦略

| | |
|---------------|--|
| 計画期間 | 令和2年度から令和6年度 |
| 基本目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1 産業の振興と雇用の場をつくる 2 十勝・幕別への人の流れをつくる 3 結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4 安全・安心で快適な暮らしができるまちをつくる |
| 公共交通に関する基本的方向 | <p>4 安全・安心で快適な暮らしができるまちをつくる</p> <p>【基本的方向】</p> <p>○地域公共交通の維持・確保を図ります。</p> <p>人口減少・少子高齢化の進行による交通弱者の増加や、町内における公共交通空白地域の存在等を踏まえ、日常生活の移動確保と地域間幹線系統^{※10}等との接続による広域的な移動を支援するとともに、あらゆる機会を通じて利用方法を PR し、利用推進と利便性の向上を図ります。</p> |

(6) 十勝地域公共交通計画

| | |
|---------|--|
| 計画期間 | 令和5年度から令和9年度 |
| 基本理念 | 十勝地域の階層的な基礎圏域を支える広域交通ネットワークの持続性・利便性の確保 |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none"> 1 広域移動ニーズを支える広域交通ネットワークの持続性確保 2 シームレス^{※11}化やデジタル化による広域交通の利便性向上 3 地域全体で取り組む広域交通の利用促進 |
| 基本施策、事業 | <p>(1) 広域移動ニーズを支える公共交通の確保に向けた検討・実施</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 広域移動に係る利用実態の調査・分析 ② 移動サービスの最適化に向けた検討・実施 ③ 地域ニーズを踏まえた移動手段の調査・研究 <p>(2) バス・タクシー運転手の確保</p> |

※10 地域間幹線系統 複数の市町村を運行し、国が定める計画運行回数、輸送量などの要件を満たす、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用するバス路線を指します。国、北海道、沿線市町村により運行補助しています。

※11 シームレス 交通分野では「継ぎ目のない」の意味で使われます。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や、交通路線が集中し、発着する場所(ターミナル)などの歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとするを指します。

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ① バス・タクシー運転手の業務や魅力の発信 ② 人材確保の取組 <p>(3) 乗継シームレス化によるサービスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 幹線交通、広域交通と生活圏交通の連携強化 ② 交通結節点へのアクセス性向上 <p>(4) デジタル技術活用による利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 情報発信や支払い方法の高度化の検討 ② Wi-Fi 等のデジタル設備の導入 ③ MaaS の継続的推進 <p>(5) 公共交通の利用促進活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① モビリティマネジメント^{※12}の実施 ② 公共交通利用促進活動の実施 |
|--|--|

(7) 第3期十勝定住自立圏共生ビジョン

| | |
|------------------|--|
| 計画期間 | 令和2(2020)年度から令和6(2024)年度 |
| 将来像 | <p>この十勝の「強み」を最大限に活かし、19市町村が農畜産物の高付加価値化や自然エネルギーの活用、観光の広域化、人口減少への対応などをすすめることで、十勝のさらなる発展と魅力の向上を図るとともに、保健・医療、福祉、教育、地域公共交通など様々な分野で連携することにより、子どもからお年寄りまで、安全で安心して豊かに暮らせる社会を築きあげ、誰もが住みたい、住み続けたいと思える十勝を目指す。</p> |
| 協定に基づき推進する具体的な取組 | <p>1. 生活機能の強化に係る政策分野</p> <p>(1) 医療 ①救急医療体制等の確保 ②地域医療体制の充実</p> <p>(2) 福祉 ①地域活動支援センターの広域利用の促進 ②保育所の広域入所の充実 ③高齢者の生活支援体制の構築</p> <p>(3) 教育 ①図書館の広域利用の促進 ②生涯学習の推進 ③スポーツ大会等の誘致</p> <p>(4) 産業振興 ①農商工・産学官連携及び地域ブランドづくりの推進 ②フードバレーとかち及びバイオマスの活利用の推進 ③企業誘致の推進 ④中小企業勤労者の福祉向上 ⑤広域観光の推進 ⑥産業振興と担い手の育成</p> <p>(5) 環境 ①地球温暖化防止に向けた低炭素社会の構築</p> <p>(6) 防災 ①地域防災体制の構築</p> |

※12 モビリティマネジメント 公共交通のメリットについて情報提供や体験機会の創出により、社会的にも個人的にも望ましい移動手段選択(過度なクルマ利用からの脱却など)へと誘う公共交通利用促進の取り組みの総称です。

| | |
|--|---|
| | <p>2. 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>(1)地域公共交通 ①地域公共交通の維持確保と利用促進 ・圏域住民の移動手段の確保や利便性の向上を図るため、生活交通路線の維持確保、利用促進の取組を進めます。</p> <p>(2)地産地消 ①地産地消の推進</p> <p>(3)移住・交流の促進 ①移住・交流の促進</p> |
|--|---|

(8) 北海道総合計画

| | |
|------|--|
| 計画期間 | 平成 28(2016)年度から令和7(2025)年度 |
| 記載内容 | <p>■地域で互いに支えあうまちづくりの推進</p> <p>○買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信</p> <p>○日常生活に必要不可欠な生活交通の確保</p> <p>○街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携</p> <p>■個性と魅力を活かし様々な連携で進める地域づくり</p> <p>○広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成</p> <p>■連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <p>○鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実</p> <p>○高規格道路の整備 ○高速交通体系の形成促進</p> <p>○幹線やラストワンマイル※13での共同輸送などの物流効率化の促進</p> <p>○交通・物流を担う人材の確保・育成</p> <p>○道路網や都市内交通環境の充実</p> <p>○国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築</p> <p>○感染症対策を取り入れた移動における感染リスクの低減</p> <p>○公共交通機関の安全性や感染症対策の状況を正確に利用者に伝達</p> <p>○交通インフラ整備と自動運転や Maas 等との連動</p> <p>○交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整備</p> |

※13 ラストワンマイル 物流におけるラストワンマイルとは、最終拠点からエンドユーザーへの物流サービスのことを言います。お客様へ商品を届ける物流の最後の区間のことを意味します。交通におけるラストワンマイルは、最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間を指します。観光であれば、目的の観光地まで観光客を移動させる最後の交通手段が該当します。

(9) 北海道交通政策総合指針重点戦略

| | |
|------|--|
| 計画期間 | 令和3年度から令和7年度 |
| 記載内容 | <ul style="list-style-type: none">○シームレス交通戦略<ul style="list-style-type: none">・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革○地域を支える人・モノ輸送戦略<ul style="list-style-type: none">・地域における最適な交通モードの検討○インバウンド※¹⁴加速化戦略<ul style="list-style-type: none">・安全・安心の確保と情報発信の強化○ウィズコロナ戦略<ul style="list-style-type: none">・コロナ禍で失われた交通需要の回復・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保 |

(10) 帯広圏都市交通マスタープラン

| | |
|------|--|
| 計画期間 | 平成20年度から令和7年度 |
| 記載内容 | <ul style="list-style-type: none">○環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策<ul style="list-style-type: none">・都心来訪者の利便性の向上・公共交通利用のPR・啓発活動の推進○安全・安心な暮らしを支える交通施策<ul style="list-style-type: none">・通学交通の利便性向上 |

※¹⁴ インバウンド 内向き、外から中に入ってくることを意味します。観光分野では外国人が訪れてくる旅行のことを指します。

2.4 幕別町地域公共交通計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく地域公共交通計画として策定するものです。

また、本町の上位計画である「第6期幕別町総合計画」に則するとともに、総合計画の分野計画に位置付け、「幕別町都市計画マスタープラン」などの関連計画との連携や、北海道が策定する「十勝地域公共交通計画」などの整合を図ります。

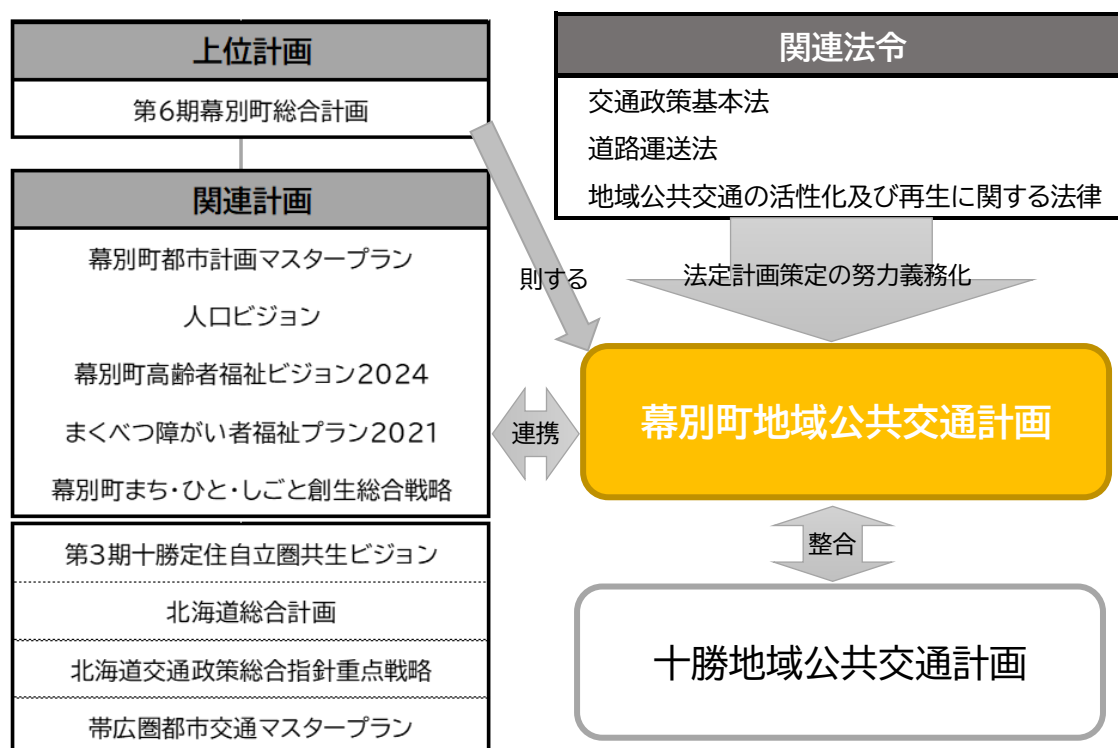


図1 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年5月25日号外法律第59号) 抜粋

第5条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

三 地域公共交通計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

本章では、本町の地域や公共交通の現状を整理するとともに、本計画を策定するまでに実施してきた各種調査結果を整理します。

3.1 幕別町の位置及び特性

本町は、北海道・十勝の中央部からやや南に位置します。西は帯広市と更別村に、北は音更町と池田町、東は豊頃町、南は大樹町に隣接します。平成18年に旧幕別町と忠類村が合併し、東西20km、南北47kmの大きさで、面積は477.64km²となっています。

本町の基幹産業は農業です。経営耕地面積（令和2年農林業センサス）は本町の総面積のうち47%を占め、山林面積は20.5%で、宅地の面積は約2.4%であり、広大な農地・林野のうちに幕別市街地、札内市街地、忠類市街地の3か所に市街地が分散しているのが特徴です。幕別・札内間は約10km、幕別・忠類間は約40km、札内・忠類間は約50kmとそれぞれの市街地間には相当の距離があります。医療施設や商業施設の多くは市街地にあり、散在する農村部での生活には市街地への移動が必要不可欠です。



図2 幕別町位置図

表5 幕別町地目別面積 (R4)

(km²)

| 畑 | 山林 | 原野 | 雑種地 | 宅地 | 牧場 | 田 | 池沼 | その他 | 計 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|--------|
| 225.7 | 98.12 | 29.76 | 16.06 | 11.39 | 11.06 | 1.63 | 0.04 | 83.88 | 477.64 |
| 47.3% | 20.5% | 6.2% | 3.4% | 2.4% | 2.3% | 0.3% | 0.0% | 17.6% | 100% |

3.2 地域の現状

3.2.1 人口

本町の国勢調査に基づく総人口は平成17年(2005年)をピークとして平成22年(2010年)以降は緩やかな減少傾向にあります。(図 3) また、住民基本台帳における地区別人口の推移をみると、本町地域及び忠類地域とも減少傾向にある一方、札内地域は平成26(2014)年度まで増加傾向にありましたが、近年は減少傾向にあることから、いずれの地区でも減少傾向にあることがうかがえます。(図 4) 今後の人口推計においても総人口の減少傾向は続くものとみられます。(図 5)

本町における少子高齢化の傾向は、近隣市町村と同様に今後も継続するとみられています。本町における移動のほとんどは自家用車で行われていますが、生産年齢人口^{※15}の減少に伴い、運転免許証非保有者などの交通弱者に対して自家用車での送迎を行う担い手が減少する可能性があり、公共交通の重要性は今後一層高まるとみられます。

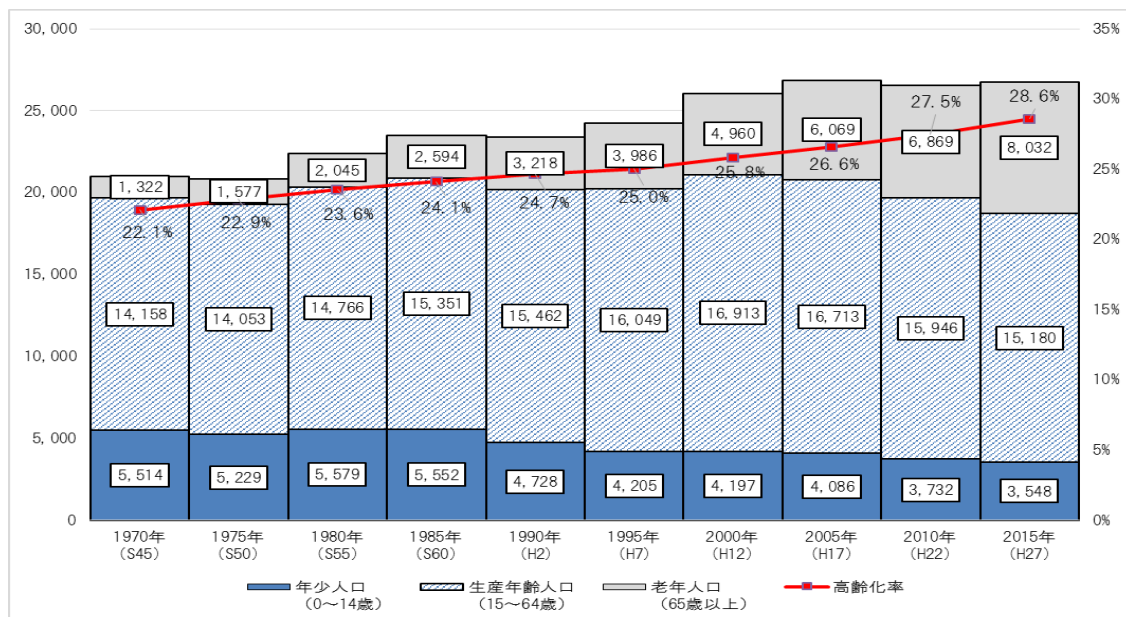


図 3 国勢調査に基づく総人口及び年齢3区分別人口の推移

(出典：幕別町人口ビジョン 図3)

※1 国勢調査 (H17 以前は幕別町と忠類村の人口数を合算) より作成

※2 年齢不詳の者がいるため、年少人口、生産年齢人口及び老年人口は、年齢不詳者を按分することで、その合計と総人口が一致するように調整しており、実際の数値とは一致しない場合があります。

※15 生産年齢人口 生産活動を中心となって支える15歳から64歳の人口のことを指します。労働の中核的な担い手として経済に活力を生み出す一方、社会保障を支える存在でもあります。

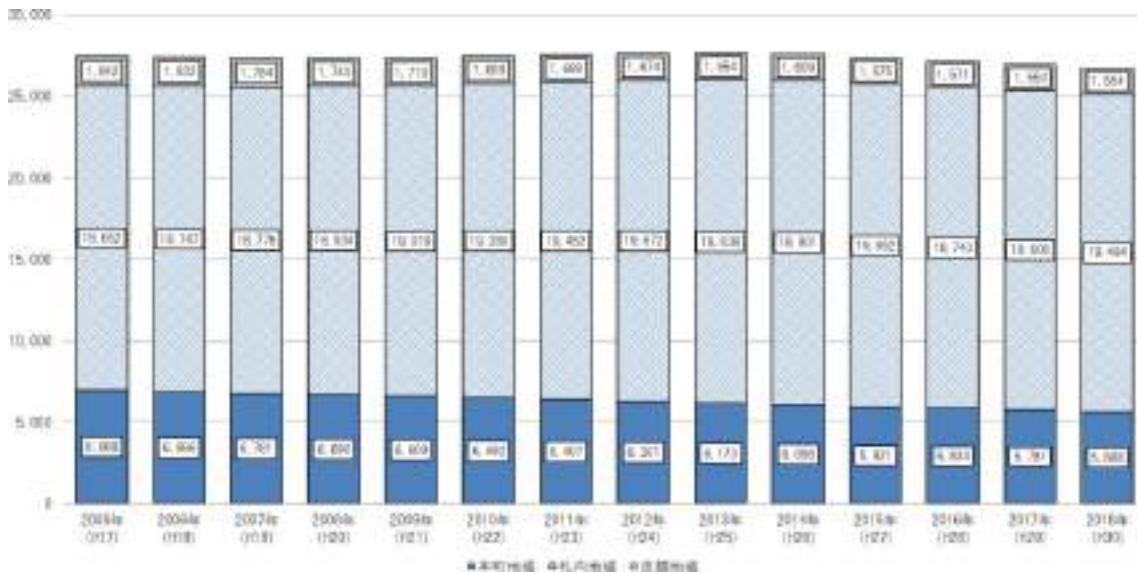


図 4 住民基本台帳における地区別人口の推移（各年度末時点）

（出典：幕別町人口ビジョン図6）＊ 各地域には農村地域も含む

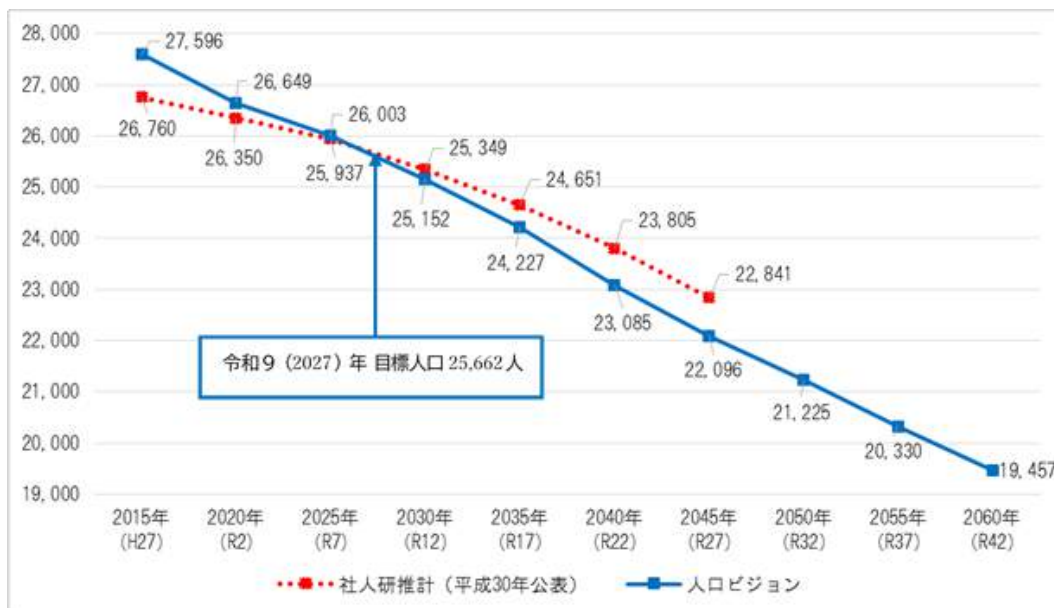


図 5 将来の総人口の長期的見通し

（出典：幕別町人口ビジョン図26）

＊ 国立社会保障・人口問題研究所は 2015 年から 2045 年までの 30 年間の将来推計を公表

3.2.2 自家用車・運転免許証の保有状況

本町における自動車保有台数は増加傾向にありました。住民基本台帳における人口は平成25（2013）年度にピークを迎えましたが、（図 4）自動車登録台数は平成30年まで増加を続け、その後緩やかな減少傾向となっています。（表 6）

令和5年3月末時点での町内の世帯数は12,615世帯で、1世帯当たりの自動車保有台数は約2.05台です。

運転免許証を保有できない18歳未満を除くと、免許保有率は84%に上ります。一方で、65歳以上における免許保有率は66.8%です。(表7)

市街地では、農村部に比べ高齢化率が低く、運転免許証非保有率が5割を上回るのは幕別市街の本町1と新町の2行政区のみです。一方、農村部は高齢化率が高いことから、運転免許証非保有率は高くなっています。(図6)

都市機能の少ない農村部では市街地への移動が生活に必須であり、公共交通を必要とする住民の割合は市街地に比べ高いといえる状況です。

表6 町内の自動車登録台数

| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 乗用車 | 11,593 | 11,592 | 11,690 | 11,721 | 11,729 | 11,841 | 11,739 | 11,720 | 11,679 | 11,603 | 11,475 |
| 貨物車 | 3,386 | 3,377 | 3,430 | 3,523 | 3,594 | 3,592 | 3,658 | 3,686 | 3,710 | 3,773 | 3,705 |
| 軽自動車 | 7,398 | 7,754 | 8,394 | 8,547 | 8,740 | 8,793 | 8,851 | 8,582 | 8,588 | 8,637 | 8,656 |
| その他 | 1,524 | 1,544 | 1,597 | 1,603 | 1,672 | 1,714 | 1,748 | 1,786 | 1,824 | 1,868 | 1,866 |
| 計 | 23,901 | 24,267 | 25,111 | 25,394 | 25,735 | 25,940 | 25,996 | 25,774 | 25,801 | 25,881 | 25,702 |
| 世帯数 | 11,931 | 12,120 | 12,230 | 12,215 | 12,277 | 12,395 | 12,421 | 12,494 | 12,591 | 12,592 | 12,615 |
| 1世帯あたり | 2.00 | 2.00 | 2.05 | 2.08 | 2.10 | 2.09 | 2.09 | 2.06 | 2.05 | 2.06 | 2.05 |

(「北海道自動車統計」(北海道運輸局)、幕別町町勢要覧を基に幕別町作成 各年度末現在)

表7 町内年齢別免許保有率(令和5年5月末現在)

| 年齢 | 幕別町人口(日本人) | | | 幕別町 免許保有者数 | | | 人口に占める免許保有率 | | |
|-------|------------|--------|--------|------------|-------|--------|-------------|-------|-------|
| | 男 | 女 | 計 | 男 | 女 | 計 | 男 | 女 | 計 |
| 0~17 | 1,938 | 1,791 | 3,729 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18、19 | 186 | 190 | 376 | 116 | 120 | 236 | 62.4% | 63.2% | 62.8% |
| 20~24 | 458 | 428 | 886 | 401 | 421 | 822 | 87.6% | 98.4% | 92.8% |
| 25~29 | 397 | 398 | 795 | 393 | 380 | 773 | 99.0% | 95.5% | 97.2% |
| 30~59 | 4,492 | 4,703 | 9,195 | 4,412 | 4,609 | 9,021 | 98.2% | 98.0% | 98.1% |
| 60~64 | 869 | 885 | 1,754 | 845 | 833 | 1,678 | 97.2% | 94.1% | 95.7% |
| 65~69 | 865 | 965 | 1,830 | 854 | 837 | 1,691 | 98.7% | 86.7% | 92.4% |
| 70~74 | 1,040 | 1,169 | 2,209 | 983 | 905 | 1,888 | 94.5% | 77.4% | 85.5% |
| 75~ | 1,958 | 2,813 | 4,771 | 1,367 | 943 | 2,310 | 69.8% | 33.5% | 48.4% |
| 計 | 12,203 | 13,342 | 25,545 | 9,371 | 9,048 | 18,419 | 76.8% | 67.8% | 72.1% |
| 18~のみ | 10,265 | 11,551 | 21,816 | 9,371 | 9,048 | 18,419 | 91.0% | 78.0% | 84.0% |
| 65~ | 3,863 | 4,947 | 8,810 | 3,204 | 2,685 | 5,889 | 82.9% | 54.3% | 66.8% |

(「免許保有者数」(北海道警察調べ)及び住民基本台帳を基に幕別町作成)

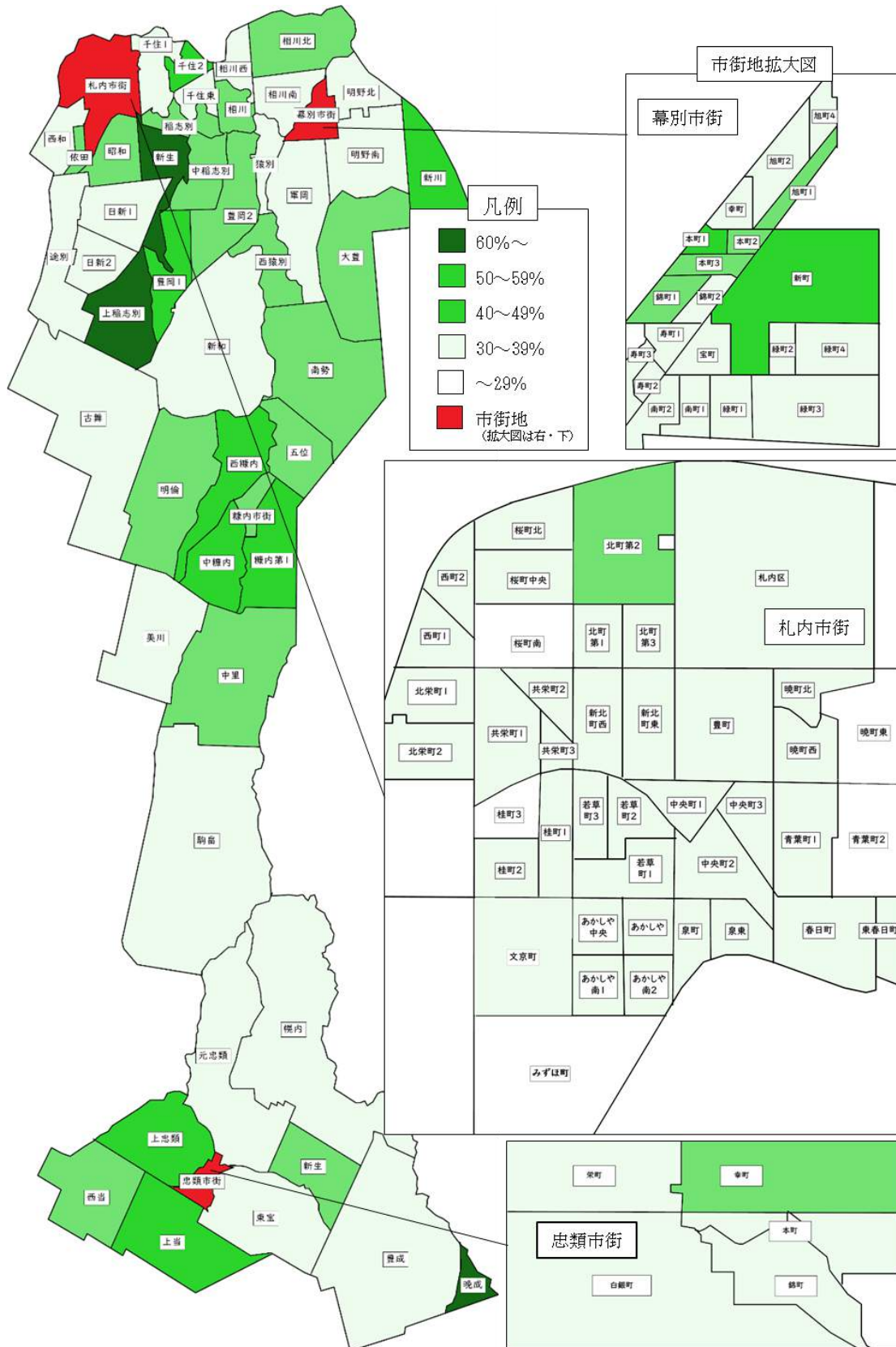


図 6 行政区ごとの 65 歳以上の運転免許証非保有者分布図 (幕別町作成)

3.2.3 交通事故

北海道内の交通事故発生件数はかつて年間1万件を超えていましたが、平成30年に1万件を下回り、以降減少傾向にあります。(図7)

町内の直近5か年の年間交通事故発生件数は、令和2年に減少した後、令和3、4年にかけて再び増加しています。(図8)

北海道内における事故のうち65歳以上の高齢者が第1当事者(事故の過失が重い者)である事故の割合は、徐々に増加傾向にあり、十勝管内も同様の傾向ですが、町内の交通事故は平成30年と令和3年で半数近くが高齢者が関わる事故であり、これは北海道内全域の割合と比べ18ポイント以上高く、事故の高齢化が道内平均よりも進んでいることがわかります。

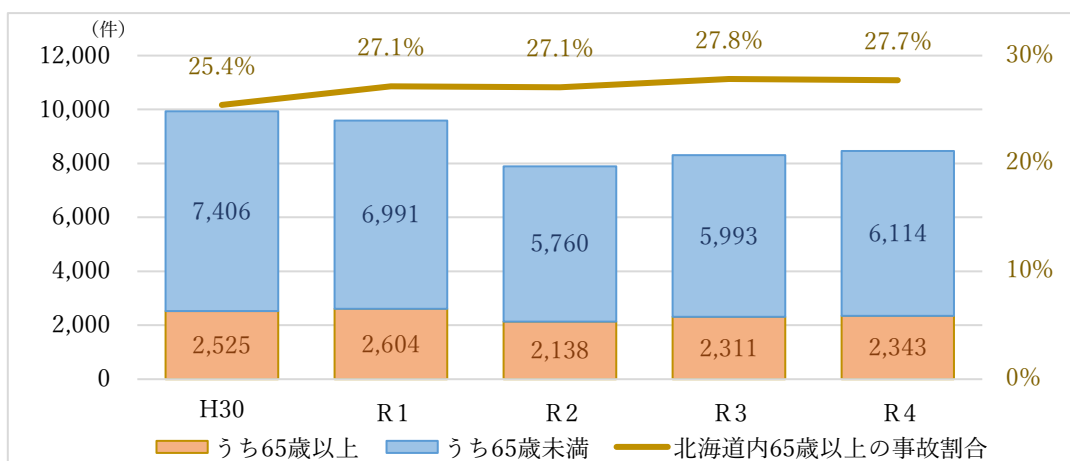


図7 北海道内の事故発生件数と第一当事者が高齢者である事故の割合
(「交通事故統計分析表」(十勝総合振興局)を基に幕別町作成)

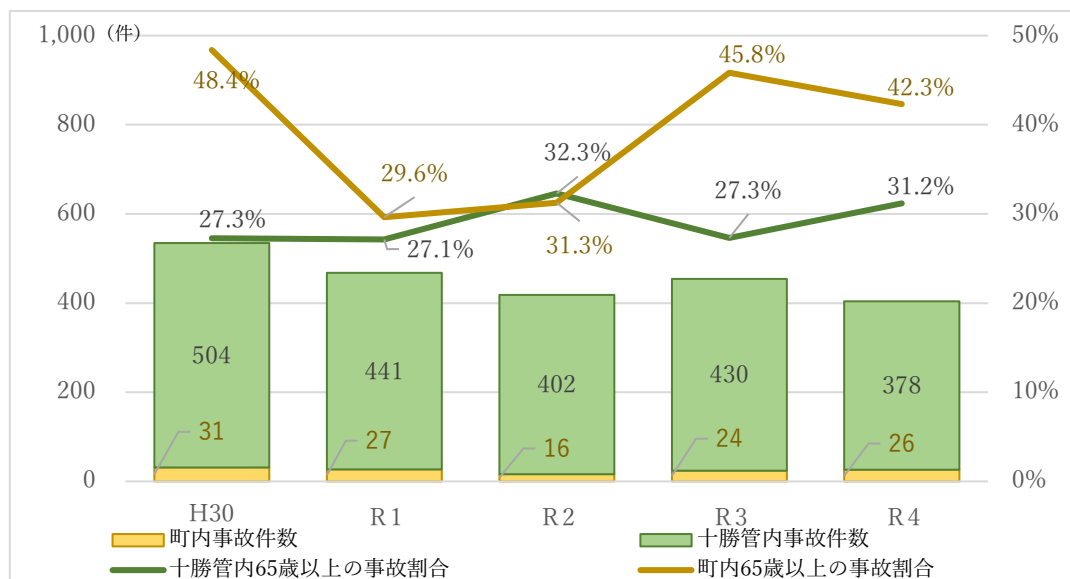


図8 十勝管内及び幕別町内の交通事故発生件数
(「交通事故統計分析表」(十勝総合振興局)を基に幕別町作成)

3.2.4 観光

下図は幕別町における観光入込客数を示したグラフです。令和2年、令和3年は新型コロナウイルス感染症による観光業への影響が顕著にみられ、特に道外からの観光客は大幅に減少しています。一方で令和4年度は過去2か年を上回り、現在は回復傾向にあるといえます。

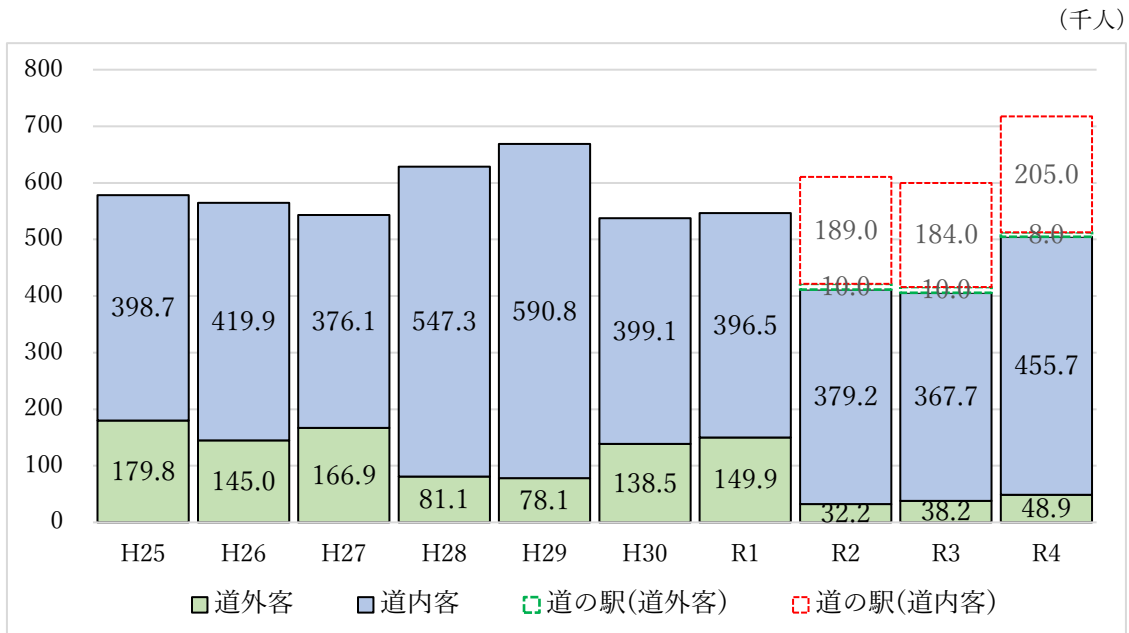


図 9 幕別町観光入込客数

(「北海道観光入込客数調査」(北海道経済部観光局)を基に幕別町作成)

※R2から道の駅忠類を計上開始

3.3 町内を運行する公共交通機関

3.3.1 概観

町内を運行する公共交通機関は下表のとおりです。民間企業により鉄道・バス・タクシーが運行されているほか、鉄道・路線バスの空白地帯を補うかたちで、市街地を循環するコミュニティバスと、農村部から市街地へ移動できる予約型乗合タクシーが運行しています。

表 8 町内を運行する公共交通機関

| 運行主体 | 公共交通機関 | 方面・系統番号等 | 運行便数 (本/日) |
|----------------|---|---------------------------------------|---------------|
| J R北海道 | J R根室本線 | 池田方面 | 14 |
| | | 帯広方面 | 13 |
| 十勝バス株式会社 | 帯広・陸別線 (十勝バス本社→陸別) | 17 | 9 |
| | 南商あかしゃ線 (十勝バス本社→札内文京町) ※一部デマンド ^{※16} 区間を含む | 21 | 9 |
| | 広尾線 (帯広駅バスターミナル→広尾営業所) | 60 | 12 |
| | 幕別線 (十勝バス本社→幕別東緑町団地) | 10 | 2 |
| | 幕別町コミュニティバス | 幕別線 札内線 (順まわり) 札内線 (逆まわり) | 5 5 4 |
| エイシン運輸 有限会社 | タクシー | — | — |
| | 予約型乗合タクシー | 駒島線 | 5 |
| 北斗タクシー 有限会社 | タクシー | — | — |
| | 予約型乗合タクシー | 古舞線 | 5 |

※16 デマンド デマンド型交通とは「Demand Responsive Transport：需要応答型交通システム」のことであり、予約型の運行形態の輸送サービスを指します。

表 9 その他の移動に関する支援・サービス

| 事業主体 | その他の移動に対する支援 | 方面・系統番号等 | 運行便数等 (本/日) |
|--------------|---|----------------------|---|
| 幕別町 | 福祉バス (老人福祉センター行きの送迎バス) ※65歳以上の町民が利用可能 | 幕別線 古舞線 新和・札内線 | 第2、第4月曜 第2、第4木曜 第2、第4金曜 ※月2回運行 |
| | 外出支援サービス 身体が虚弱なため歩行が困難な在宅高齢者等の日常生活上における外出手段の確保と、その利便性の向上を図るため、自宅から十勝管内の医療機関への通院、入退院及び機能回復訓練などに、移送車輛を使って外出を支援します。 | | サービス上限 5回/2か月 |
| 幕別町 教育委員会 | スクールバス (南勢・幕別線、日新線、古舞線、美川線、駒島線その1、駒島線その2、相川線、中里線、新和線、新川線、大豊線、忠類東部線、忠類西部線) ※利用予定者登録により、余席数の範囲内で一般住民が利用可能 | | 各1 (合計13) ※学校休業日は運休 |

3.3.2 町内で利用される移動手手段

令和2年国勢調査によると町内の就業・通学者人口は15,999人で、そのうち町内での就業・通学者は8,634人です。十勝管内他市町村へは6,533人が就業・通学し、そのうち4,756人が帯広市への就業・通学者です。(表10)

また、15歳以上の就業・通学者のうち約77%(9,328人)は自家用車・オートバイを使用しています。(表11) バス及び鉄道、タクシーを利用する就業・通学者は合計356人です。

また、町外から幕別町への就業・通学者は2,922人であり、そのうち約87%(2,553人)が自家用車またはオートバイを利用しています。

表10 就業・通学人数

(人)

| 町内 | 道内 | | | | | | | | 道外 | 従業・ 就学地 不詳 | 計 | |
|-------|--------------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|--|
| | 他市町村 | | | | | | | | | | | |
| | 十勝管内(幕別町を除く) | | | | | | | | | | | |
| | 計 | 帯広 | 音更 | 池田 | 芽室 | 大樹 | ほか | | | | | |
| 8,634 | 6,739 | 6,533 | 4,756 | 590 | 258 | 245 | 104 | 580 | 13 | 613 | 15,999 | |
| 54.0% | 42.1% | 40.8% | 29.7% | 3.7% | 1.6% | 1.5% | 0.7% | 3.6% | 0.1% | 3.8% | - | |

(「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」(令和2年国勢調査)を基に幕別町作成)

表11 15歳以上の就業・通学者の利用する交通手段

(人)

| 従業・ 通学地 | 徒歩 のみ | 交通手段を利用 | | | | | | | | | 交通 手段 不詳 | (*) 公共交 通機関 利用者 の計 | 計 |
|---------------|----------|--------------------------|---------------|------------------|---------------------------|---------|---------------------|--------------------------------------|----------------|-----------|----------------|--------------------------------|--------|
| | | 1種類 | | | | | 2種類 | | | 3種類 以上 | | | |
| | | 自家用 車また はオー トバイ | 鉄道 ・ 電車 | 乗 合 バ ス | ハイヤ ー ・ タクシ ー | その 他 | 鉄道 ・ 乗合 バス | 鉄道を 含む2 種類 (乗合 バス 以外) | その 他 2種類 | | | | |
| 町内 | 565 | 3,585 | 18 | 28 | 6 | 387 | 5 | 7 | 97 | 15 | 179 | 64 | 4,892 |
| 町外 | 31 | 5,657 | 114 | 90 | 3 | 298 | 32 | 48 | 150 | 57 | 258 | 287 | 6,738 |
| 不詳 | 4 | 86 | 2 | 2 | 1 | 6 | 0 | 0 | 2 | - | 391 | 5 | 494 |
| 計 | 600 | 9,328 | 134 | 120 | 10 | 691 | 37 | 55 | 249 | 72 | 828 | 356 | 12,124 |
| 町外から 従業・通学 | 7 | 2,553 | 28 | 49 | - | 168 | 7 | 26 | 46 | 17 | 21 | 110 | 2,922 |

※黄色は公共交通利用の項目

(「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」(令和2年国勢調査)を基に幕別町作成)

3.3.3 公共交通空白地域の状況

平成22年11月に1,386人の署名による「高齢者の外出の交通手段の確保を求める陳情」が幕別町議会に提出され、翌年3月に採択されたことを受け、町では、平成24年1月に開発局、北海道、帯広運輸支局、関係する交通事業者や住民代表で組織する「幕別町地域公共交通確保対策協議会」を設置し、地域にとって必要な公共交通の在り方などを検討してきました。

協議会においては、平成24年度に対象地区に対するアンケート調査と現地調査を実施し、その結果などを踏まえ、町が平成25年5月に「幕別町生活交通ネットワーク計画」を策定し、同年10月から、幕別市街地と札内市街地にはコミュニティバスを、9月30日をもって廃止した町営バス駒島線の代替公共交通として予約型乗合タクシー駒島線の運行を開始し、平成26年7月からは西幕別地区農村部からの要望を受け、予約型乗合タクシー古舞線を運行し、地域公共交通のエリアを拡大しました。

さらに、平成25年4月からスクールバス（13路線）の一般町民の利用についても利便性向上の観点から運行の見直しを行い、終点を各学校から、駅や路線バスの停留所まで延長しました。

このことにより、幕別、札内地域における公共交通空白地域の解消が図られました。

忠類地域については、忠類市街地に路線バス広尾線が運行しており、帯広市や大樹町・広尾町へ向かう交通手段となっていますが、忠類市街地内を移動する交通機関はなく、またスクールバス路線以外に農村部と市街地を結ぶ交通機関の運行はない状況です。

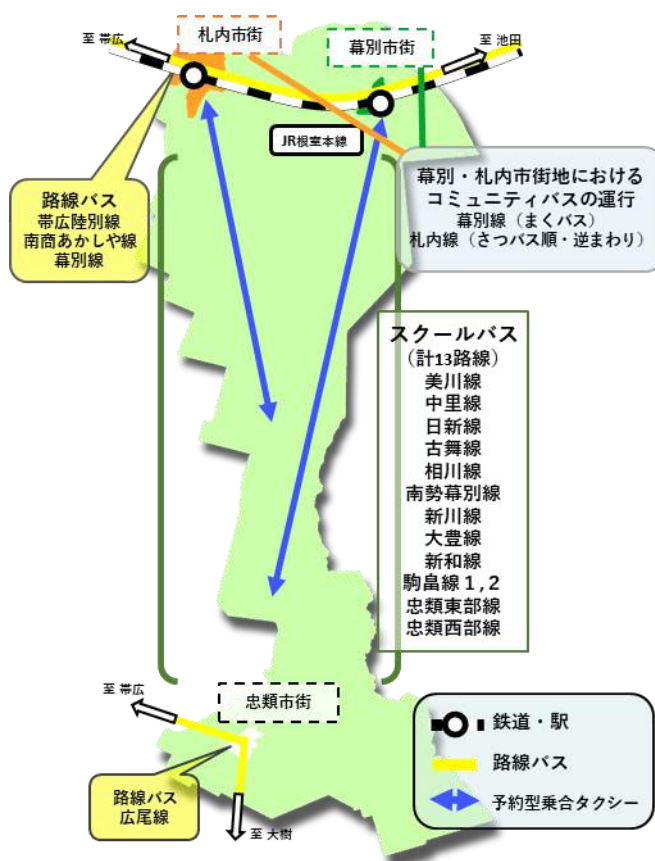


図 10 町内公共交通の概観

3.3.4 鉄道

昭和62年に国鉄広尾駅の廃止により忠類駅が廃駅となり、現在町内にはJR根室本線が町内を東西に横断しています。

平成29年に根室本線稲士別駅が廃止となり、町内に立地する駅は幕別駅、札内駅の2駅となりました。

町内を発着する便は池田方面に14便/日、帯広方面に13便/日であり、両駅とも普通列車のみ停車し、釧路方面又は札幌方面へ向かう特急列車を利用するためには帯広駅での乗り換えが必要です。



図 11 鉄道・バス（幹線）の路線図

（出典：第3期十勝定住自立圏共生ビジョン）

十勝管内の鉄道利用者数は平成23年以降減少傾向にありますが、特に平成28年と令和2年の減少が顕著です。平成28年は新得・富良野間の路線の寸断が発生した台風被害によるものとみられ、令和2年には新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少したものとみられます。

十勝管内で最も利用されている帯広駅の利用者は、令和2年に前年比で約4割減少しました。（表 12）一方で町内の2駅は幕別駅が約3割減、札内駅は約2割減程度に過ぎません。令和2年国勢調査によると、鉄道を利用す

る通勤・通学者は226人であり（P27表 11）、町内2駅は、利用客の半数以上が通勤・通学者であることが要因であると考えられます。国勢調査における統計項目では通勤・通学が合算であるものの、18歳以上住民の免許保有率及び世帯における自動車保有台数に鑑みると、鉄道利用者の多くが学生であることが推測されます。

表 12 一日平均乗車人数 (人)

| | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | R2 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 十勝管内 | 3,998 | 3,949 | 3,743 | 3,753 | 3,773 | 3,144 | 3,487 | 3,368 | 3,065 | 1,982 |
| 帯広駅 | 2,062 | 2,054 | 1,948 | 1,927 | 1,917 | 1,485 | 1,757 | 1,732 | 1,592 | 922 |
| 札内駅 | 286 | 287 | 287 | 333 | 344 | 328 | 316 | 313 | 288 | 229 |
| 幕別駅 | 275 | 268 | 231 | 242 | 244 | 228 | 208 | 193 | 159 | 116 |

（「十勝地域公共交通計画」（十勝地域公共交通計画推進協議会）資料を基に幕別町作成）

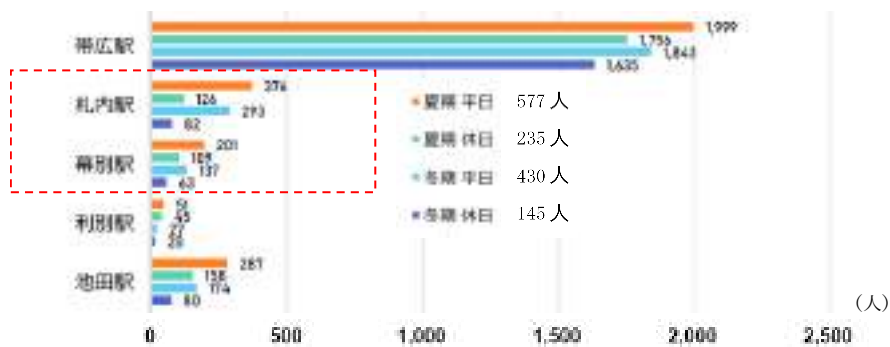


図 12 十勝管内主要駅の利用者数

（「十勝地域公共交通計画」（十勝地域公共交通計画推進協議会）資料を基に幕別町作成）

※令和3年度十勝地域公共交通調査等委託事業資料を基に作成

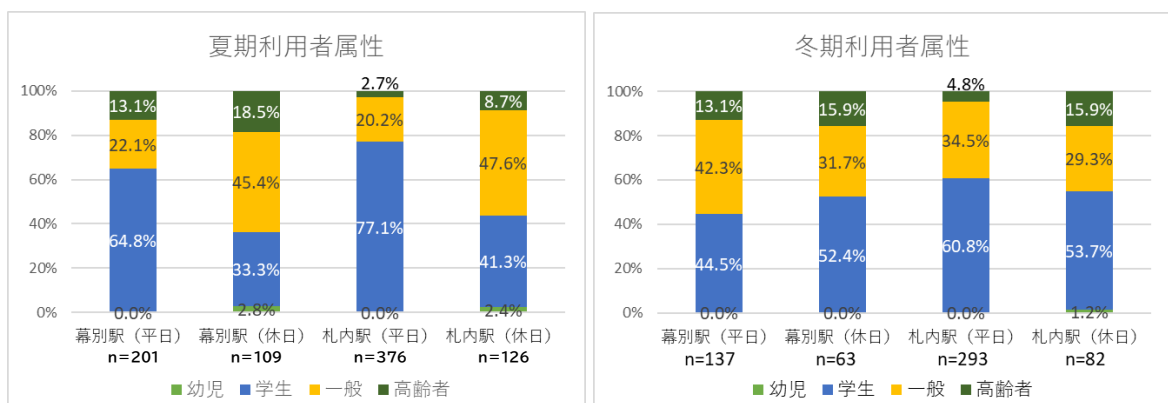


図 13 幕別駅・札内駅の属性別利用者割合 (夏期・冬季)

（「十勝地域公共交通計画」（十勝地域公共交通計画推進協議会）資料を基に幕別町作成）

※令和3年度十勝地域公共交通調査等委託事業資料を基に作成

夏期調査：令和3年10月17日(日)・18日(月)

冬季調査：令和4年2月8日(火)

※属性把握は調査員による目視確認、冬季休日は推計値

3.3.5 路線バス

現在町内を通る路線バスは十勝バス株式会社1社による4路線です。帯広陸別線及び幕別線は帯広・幕別市街地・札内市街地を結んでいます。南商あかしや線は札内市街地まで運行し、幕別温泉で乗降することも可能です。広尾線は、帯広市から中札内村・更別村を経由し忠類市街地を通り、大樹町・広尾町へ至る路線となります。

十勝管内を運行する路線バス全17系統の利用者は、令和元年から令和2年度にかけ、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しました。そのうち幕別町外を運行する路線（13系統）の利用者の減少幅が令和元年比で21.4%減であるのに対し、町内を運行する路線（4系統）は30.7%減と9.3ポイントの減少となっています。（図 14）

十勝管内のバス会社2社では運転手の約4割が既に60歳以上であり、乗客の減少のほか、運転手の確保も急務です。（図 15）

十勝地域公共交通計画によると、令和3（2021）バス事業年度の町内4路線の年間経常損益は合計で377,999千円にのぼります。（表 13）北海道・沿線自治体ではこの赤字相当額について補助を行い、各自自治体内を通行する路線バスの確保に努めています。

十勝バス株式会社では利便性向上の取り組みとして、GoogleMap上でバス停の位置及び運行時刻を参照することができます。

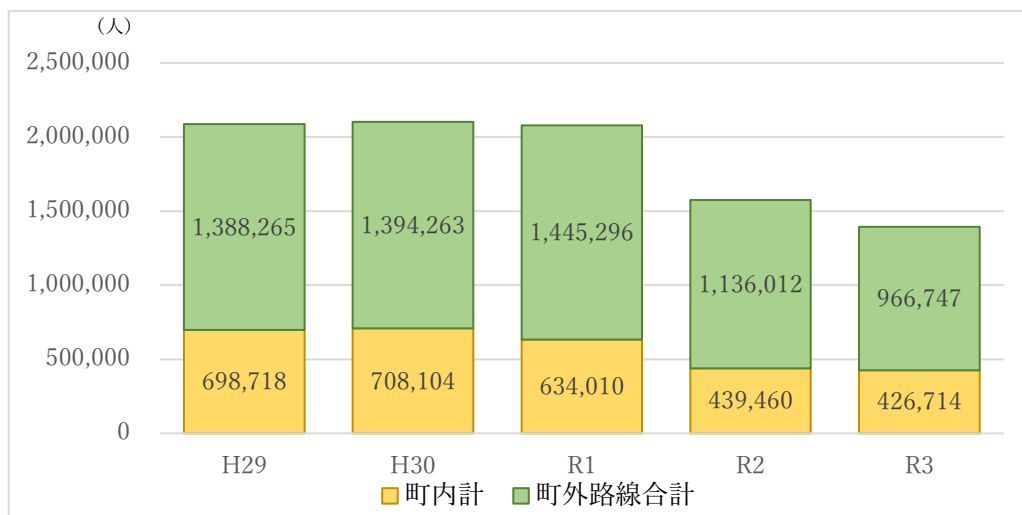


図 14 十勝管内の地域間幹線系統 16 系統と広域生活交通路線 1 系統の利用者数推移

（「十勝地域公共交通計画」（十勝地域公共交通計画推進協議会）資料を基に幕別町作成）
 ※補助申請書類（平成 29（2017）バス事業年度～令和 4（2022）バス事業年度データ（バス事業者提供）をもとに作成。町内分は幕別町内を運行する帯広陸別線、南商あかしや線、広尾線、幕別線分を計上。

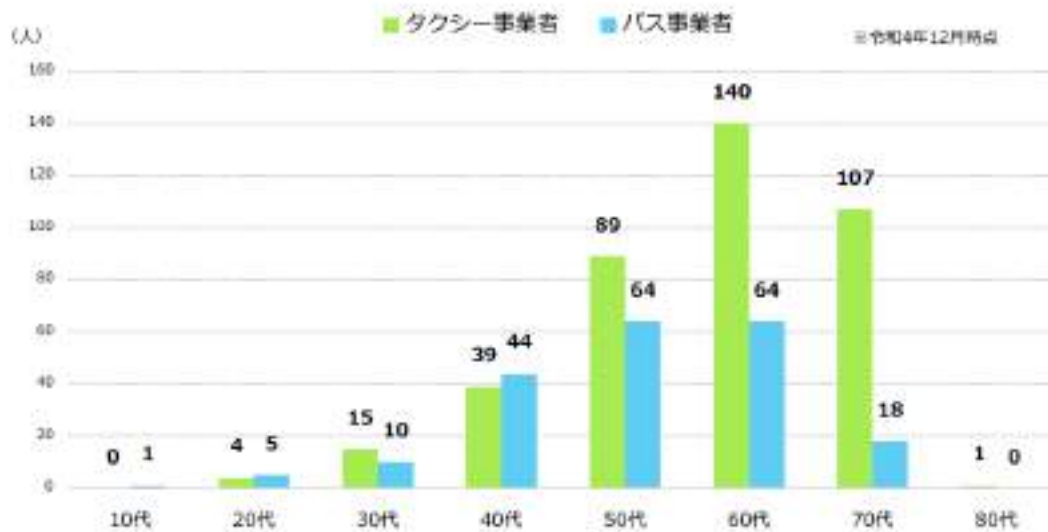


図 15 バス及びタクシー運転手の年齢階層別在籍状況 (令和4年12月時点)

(出典：十勝地域公共交通計画(十勝地域公共交通計画推進協議会))

※交通事業者へのヒアリング調査及び帯広市提供データをもとに作成

表 13 路線ごとの収支状況等 (令和3 (2021) バス事業年度実績) 及び利用実態

| 帯広陸別線(十勝バス株式会社) | | |
|-----------------|--|------|
| 平均乗車密度 ※17 | 3.1 | 人 |
| 運行回数 | 8.3 | 回 |
| 経常損益 | △169,863 | 千円/年 |
| 路線区分 | 地域間幹線系統 | |
| 役割 | <ul style="list-style-type: none"> ■当路線は、[帯広市—幕別町—池田町—本別町—足寄町—陸別町]を結ぶ路線です。 ■主に帯広市内での移動に利用されています。幕別町・池田町・本別町では帯広市との往來に利用され、足寄町・陸別町では隣接町との往來に利用されています。 ■主な利用者は、学生や通院者となっており、生活の足を担っています。また、北見市—陸別町間を運行する陸別線(北海道北見バス株式会社)と接続する路線となっています。 | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■経常赤字、みなしカット※18対象、沿線6市町による赤字補助 →サービスの最適化、利用促進 | |

※17 平均乗車密度 バスの起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値です。各バス停間の車内人数と距離から計算します。

※18 みなしカット 平均乗車密度が5.0を下回る場合に発生する補助金の減額措置のことです。

| 南商あかしや線（十勝バス株式会社） | | |
|-------------------|--|------|
| 平均乗車密度 | 4.6 | 人 |
| 運行回数 | 9.4 | 回 |
| 経常損益 | △19,906 | 千円/年 |
| 路線区分 | 地域間幹線系統 | |
| 役割 | <ul style="list-style-type: none"> ■当路線は、[帯広市—幕別町—幕別温泉]を結ぶ路線です。 ■主に帯広市内での移動や幕別温泉への移動に利用されています。 | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■経常赤字、みなしカット対象、沿線 2 市町による赤字補助→サービスの効率化、利用促進 ■幕別町内での利用が少ない→生活圏交通との接続性強化等 | |

| 広尾線（十勝バス株式会社） | | |
|---------------|--|------|
| 平均乗車密度 | 3.7 | 人 |
| 運行回数 | 12.6 | 回 |
| 経常損益 | △180,324 | 千円/年 |
| 路線区分 | 地域間幹線系統 | |
| 役割 | <ul style="list-style-type: none"> ■当路線は、[帯広市—中札内村—更別村—幕別町忠類—大樹町—広尾町]を結ぶ路線です。 ■主に、帯広市内での移動や帯広市との往来、大樹町と沿線町村(中札内村・更別村・幕別町忠類・広尾町)の往来、広尾町での町内での移動に利用されています。 ■主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や路線沿線の高校等への移手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える役割を担う路線です。 | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■経常赤字、みなしカット対象、沿線 6 市町村による赤字補助→サービスの最適化、利用促進 ■沿線各校への通学ニーズへの対応→既存のサービスを維持 ■空港へのアクセス性向上→空港線との接続改善等で観光利用促進 | |

| 幕別線（十勝バス株式会社） | | |
|---------------|--|------|
| 平均乗車密度 | 3.4 | 人 |
| 運行回数 | 3 | 回 |
| 経常損益 | △7,906 | 千円/年 |
| 路線区分 | 広域生活交道路線 | |
| 役割 | <ul style="list-style-type: none"> ■当路線は、[帯広市—幕別町札内—幕別町幕別]を結ぶ路線です。 ■主に、帯広市と札内・幕別との往来に利用されています。 | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ■経常赤字、みなしカット対象、沿線 2 市町による赤字補助→サービスの効率化、利用促進 | |

(前4表：「十勝地域公共交通計画」(十勝地域公共交通計画推進協議会)資料を基に幕別町作成)

3.3.6 コミュニティバス

町内では十勝バス株式会社が路線バスを運行していますが、幕別・札内市街地の60行政区のうち17行政区では路線バスの停留所がありません。このため、路線バスに接続が可能である公共交通のあり方を検討し、平成24年の試験運行を経て、平成25年10月から町のコミュニティバスである「幕別線(愛称：まくバス)」・「札内線(愛称：さつバス)」の運行が開始されました。

コミュニティバスは「幕別町コミュニティバスの運行に関する協定」の締結により十勝バス株式会社が運行しており、ICTによる利便性向上のため路線バスと同様にインターネットを利用して現在地の確認をすることが可能です。

現在は幕別市街地を循環する幕別線1路線5便、札内市街地を循環する札内線(順まわり、逆まわり)2路線合計9便の3路線を運行しています。

(図 16、図 17)

車を持たない層の移動手段を担うコミュニティバスの主な乗客は、未成年層と高齢者となっています。学校長が認めた場合は距離に応じて通学使用も可能としています。運賃は中学生以上が100円、小学生以下が50円を基本としています。

また、運転免許証の自主返納をしやすい環境整備を図るため、かねてより65歳以上で普通自動車免許を返納した方は1年間限定で運賃半額としていましたが、高齢者にとって住みやすいまちづくりを行うとともに、健康寿命の延伸を図る一つ的手段として、令和5年7月に高齢者割引を拡充し、65歳以上で普通自動車免許を返納した方及び75歳以上の方の運賃を無料とする改正を実施しました。

コミュニティバスの平均乗車人数及び年間利用人数は平成25年10月の運行開始以降増加を続けています。他の交通機関では新型コロナウイルス感染症の影響が顕著にみられますが、コミュニティバスに限っては令和2年に若干の減少があったものの、令和4年にはコロナ禍以前を超える実績となっています。(図 18、図 19、図 20)

令和5年7月1日改正
幕別町コミュニティバス(幕別線)



図 16 まくバス路線図

令和5年7月1日改正 幕別町コミュニティバス(札内線)

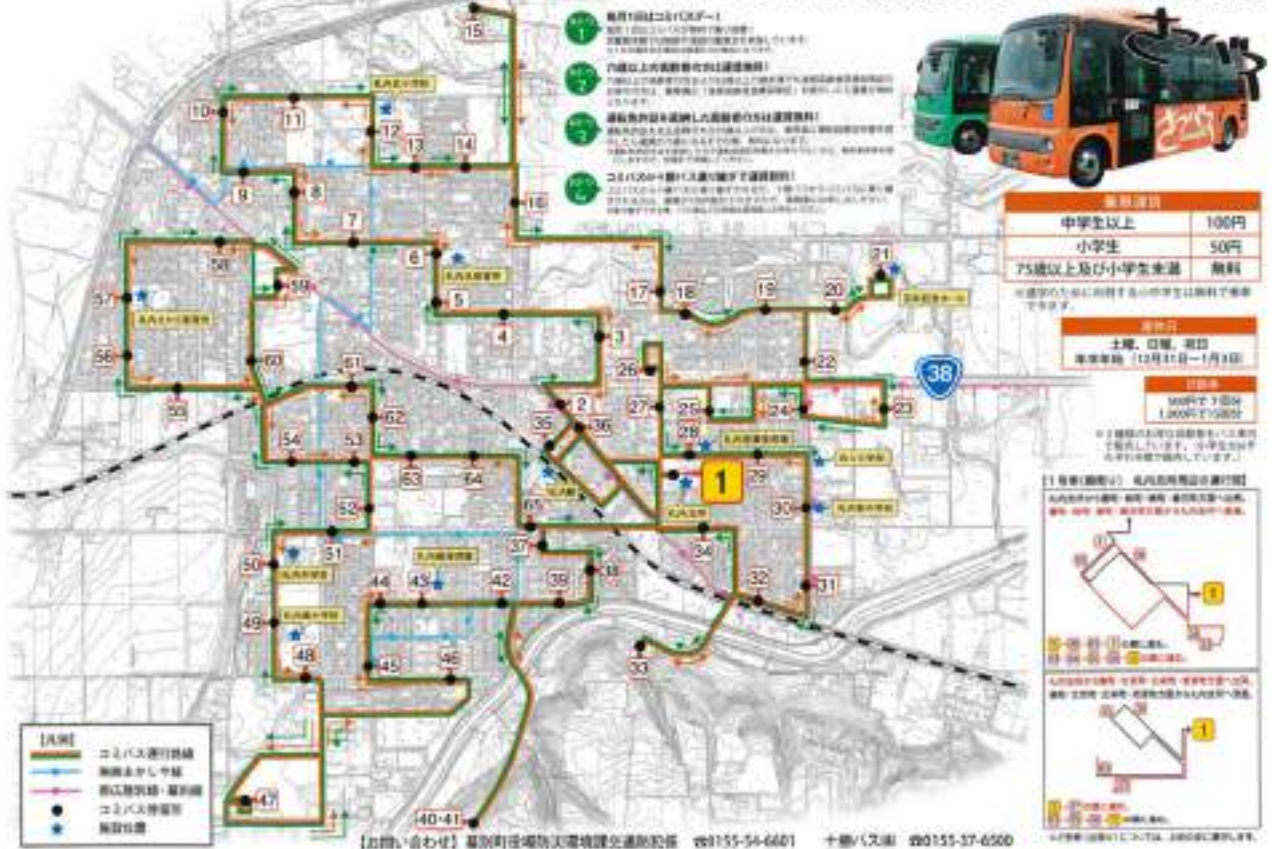


図 17 さつバス路線図

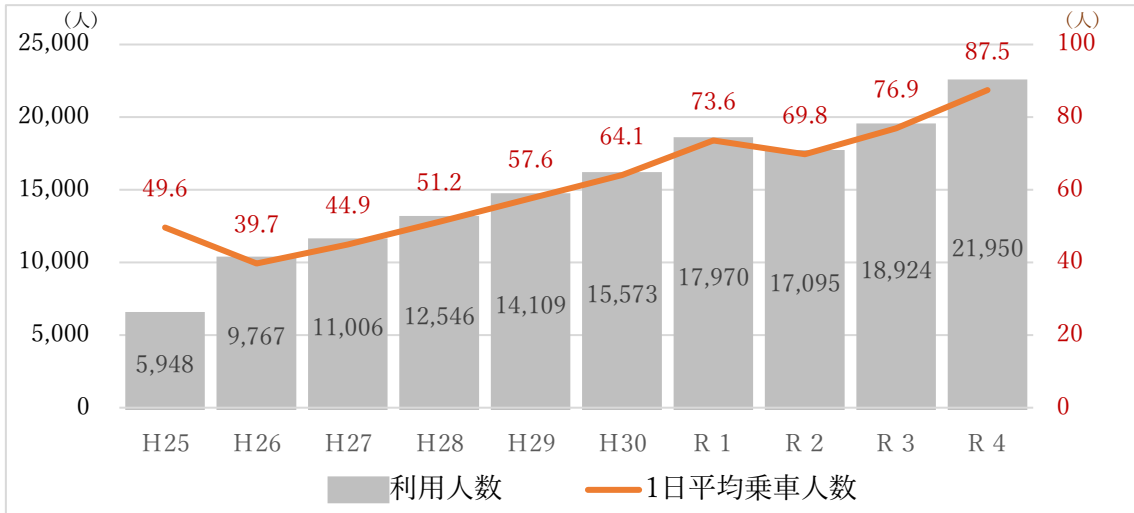


図 18 コミュニティバス利用実績 (まくバス・さつバス合計)

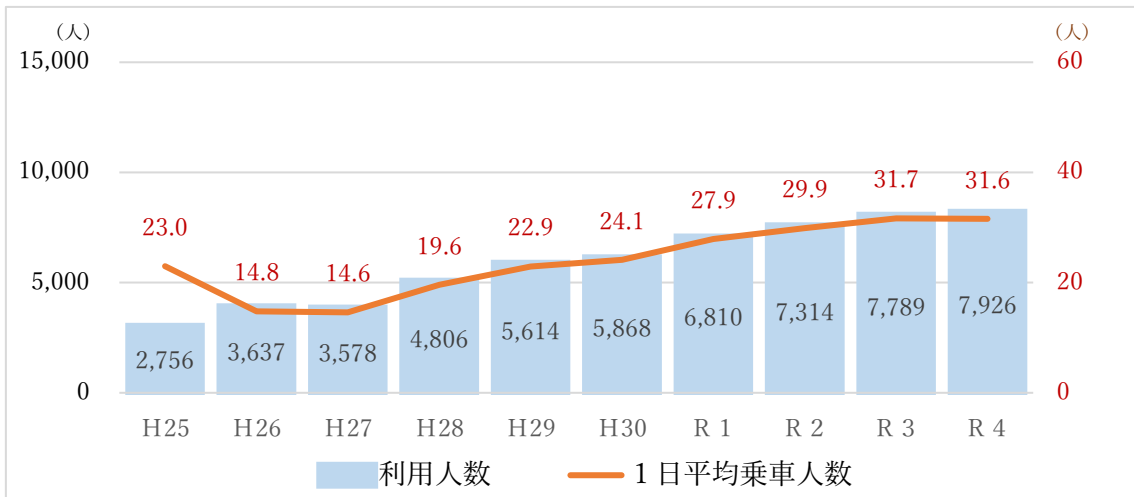


図 19 まくバス利用実績

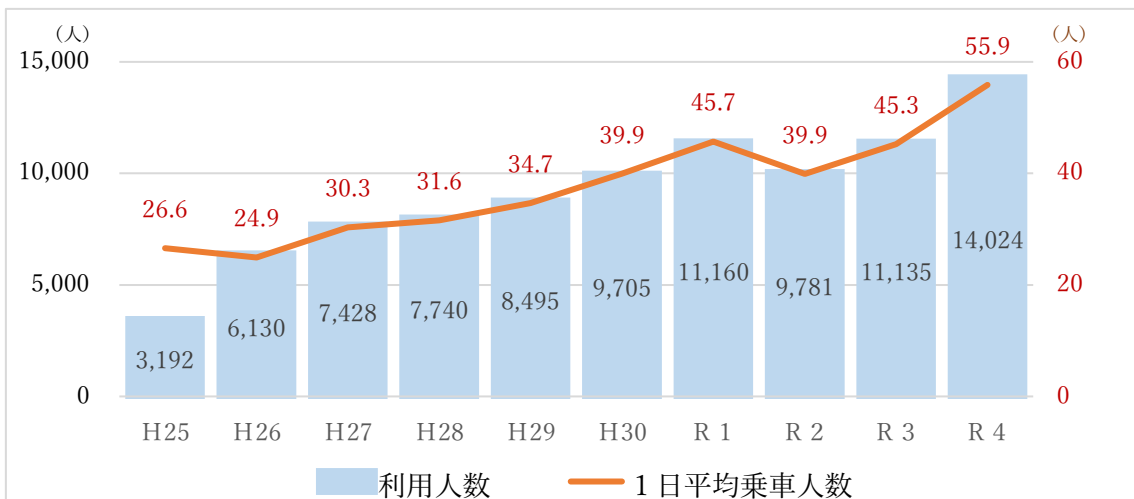


図 20 さつバス利用実績

※平成 25 年 10 月から運行開始、さつバスは平成 30 年 10 月に逆まわり便 (4 便) を増便。

(幕別町作成)

3.3.7 予約型乗合タクシー

幕別農村部と市街地を結ぶ公共交通はかつて路線バスが担っていましたが、路線廃止となり町営バスが代替運行してきました。しかし、車両老朽化などによりこれも廃止となり、代替手段として予約型乗合タクシーの運行が開始されました。

予約型乗合タクシー駒島線は、町営バスが担っていた駒島地区を終点とする幕別農村部と幕別市街地を結ぶ路線に代わる幕別農村地域住民の交通手段として、エイシン運輸有限会社と運行協定を締結し、平成25年10月からの試験運行を経て平成26年10月に運行が開始されました。

予約型乗合タクシー古舞線は西幕別地区農村部からの要望を受け、札内農村部と札内市街地を結ぶ交通手段として、北斗タクシー有限会社と運行協定を締結し、平成26年7月からの試験運行を経て平成27年4月に運行が開始されました。

現在、予約型乗合タクシーは駒島線・古舞線の2路線で運行しており、幕別市街地及び札内市街地から概ね等距離にある豊岡2、新和、明倫、美川行政区は2路線の重複地域となっています。(図 21)



図 21 予約型乗合タクシーの運行区域

予約型乗合タクシーは利用者が運行事業者に直接電話予約を行うデマンド方式で運行しています。

運行日は年末年始（12月31日から翌年1月3日）を除く月曜日から金曜日までの平日であり、各路線5便を運行しています。午前の1・2便は農村部から市街地へ、午後の3～5便は市街地から農村部へ向かう便で、往復での利用が可能です。（図 22）

また、割引制度として、乳幼児（小学校入学前）は乗車運賃が無料であり、小学生、通学のために利用する中学生、65歳以上の方（年齢を証明できるものを乗務員に提示）、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方（手帳を乗務員に提示）、生活保護法による保護を受ける方（事前登録が必要）は乗車運賃が半額になります。

| 駒島線 | | 古舞線 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------|------|--|------|-------|------|-------------------------|------|-------|--------|----|---|--|----|-----------|------|--|------|----|------|-------|------|----|
| ■到着・出発時間 ○1便 8時15分 幕別駅 到着 ○2便 10時30分 幕別駅 到着 ○3便 13時45分 幕別駅 出発 ○4便 15時00分 幕別駅 出発 ○5便 16時45分 幕別駅 出発 ※詳しくは、裏面をご覧ください。 | | ■到着・出発時間 ○1便 到着時間 8時25分 札内駅 8時30分 十勝バス停留所「札内」 8時35分 札内支所 ○2便 到着時間 10時40分 札内駅 10時45分 十勝バス停留所「札内」 10時50分 札内支所 ○3便 出発時間 13時25分 札内支所 13時30分 十勝バス停留所「札内」 13時35分 札内駅 ○4便 出発時間 15時00分 札内支所 15時05分 十勝バス停留所「札内」 15時10分 札内駅 ○5便 出発時間 16時20分 札内支所 16時25分 十勝バス停留所「札内」 16時30分 札内駅 ※詳しくは、裏面をご覧ください。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■乗車運賃 <table border="1"> <thead> <tr> <th>運賃</th> <th>乗降車できる行政区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200円</td> <td>豊岡2、西猿別、猿別、軍岡大豊、明野北、明野南、新川相川、相川西、相川南、相川北</td> </tr> <tr> <td>400円</td> <td>新和、南勢</td> </tr> <tr> <td>600円</td> <td>糠内市街、五位、糠内第一、中糠内、西糠内、明倫</td> </tr> <tr> <td>800円</td> <td>美川、中里</td> </tr> <tr> <td>1,000円</td> <td>駒島</td> </tr> </tbody> </table> 高齢者半額等の割引制度があります。詳しくは、裏面をご覧ください。 | | 運賃 | 乗降車できる行政区 | 200円 | 豊岡2、西猿別、猿別、軍岡大豊、明野北、明野南、新川相川、相川西、相川南、相川北 | 400円 | 新和、南勢 | 600円 | 糠内市街、五位、糠内第一、中糠内、西糠内、明倫 | 800円 | 美川、中里 | 1,000円 | 駒島 | ■乗車運賃 <table border="1"> <thead> <tr> <th>運賃</th> <th>乗降車できる行政区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200円</td> <td>遠別、上稲志別、日新1、日新2、昭和、依田、西和、千住1、千住2、千住東、稲志別、新生、中稲志別、豊岡1、豊岡2</td> </tr> <tr> <td>400円</td> <td>新和</td> </tr> <tr> <td>600円</td> <td>古舞、明倫</td> </tr> <tr> <td>800円</td> <td>美川</td> </tr> </tbody> </table> 高齢者半額等の割引制度があります。詳しくは、裏面をご覧ください。 | | 運賃 | 乗降車できる行政区 | 200円 | 遠別、上稲志別、日新1、日新2、昭和、依田、西和、千住1、千住2、千住東、稲志別、新生、中稲志別、豊岡1、豊岡2 | 400円 | 新和 | 600円 | 古舞、明倫 | 800円 | 美川 |
| 運賃 | 乗降車できる行政区 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200円 | 豊岡2、西猿別、猿別、軍岡大豊、明野北、明野南、新川相川、相川西、相川南、相川北 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 400円 | 新和、南勢 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 600円 | 糠内市街、五位、糠内第一、中糠内、西糠内、明倫 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 800円 | 美川、中里 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,000円 | 駒島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運賃 | 乗降車できる行政区 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200円 | 遠別、上稲志別、日新1、日新2、昭和、依田、西和、千住1、千住2、千住東、稲志別、新生、中稲志別、豊岡1、豊岡2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 400円 | 新和 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 600円 | 古舞、明倫 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 800円 | 美川 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ■運行日 ○月曜日から金曜日までの平日（1日6便運行） ※土・日曜日、国民の祝日、年末年始（12/31～1/3）は運休 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

図 22 予約型乗合タクシー時刻表(左：駒島線・右：古舞線)

平成25年10月の運行開始以来、利用者数は増加傾向にありましたが、令和元年度をピークに新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者が減少しています。また、利用者の78.9%は80歳以上であり、主に高齢者の移動に利用されています。(図 23、図 24、図 25)

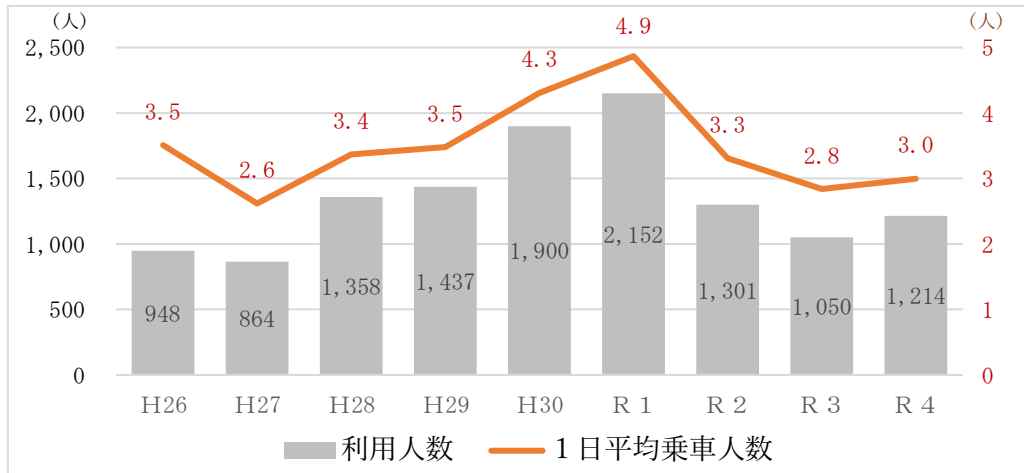


図 23 予約型乗合タクシー乗車実績(駒島線・古舞線合計)

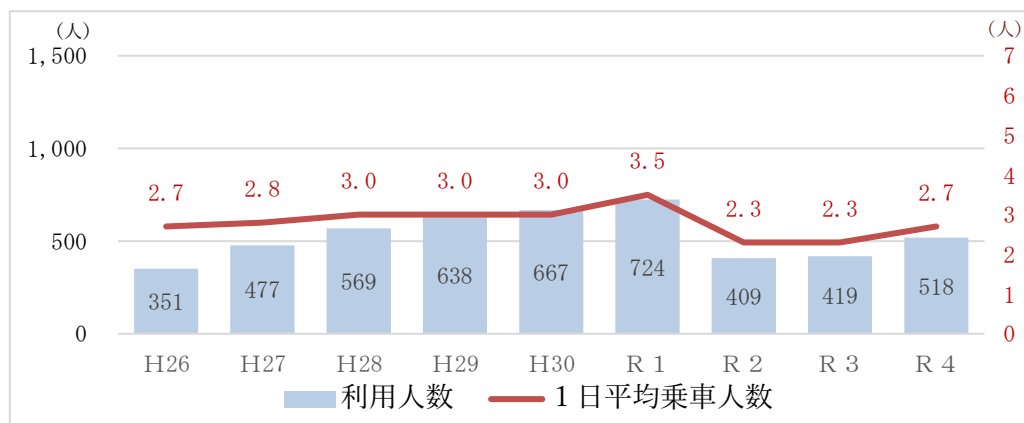


図 24 予約型乗合タクシー駒島線 乗車実績

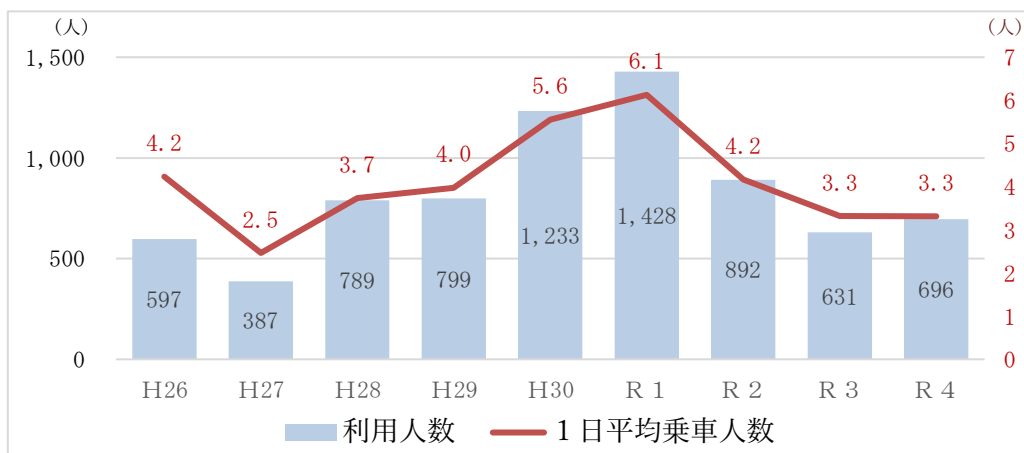


図 25 予約型乗合タクシー古舞線 乗車実績

(幕別町作成)

3.4 幕別町地域公共交通のニーズ

3.4.1 町民ニーズ把握調査

3.4.1.1 調査目的

現在の公共交通の利用状況や公共交通に関する率直な意見の聴取のほか、幕別町内を運行するコミュニティバスや予約型乗合タクシーの利用実態を把握し、地域公共交通のあり方を検討することを目的に、町民ニーズ把握調査を実施しました。

3.4.1.2 調査内容

調査では次の3種類のアンケートを行いました。

表 14 公共交通に関するアンケート調査概要

| 調査名 | 調査対象 | 調査方法 | 調査時期 | 回答者数 |
|---------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------|-------------------|
| 幕別町の公共交通(コミュニティバスなど)に関するアンケート | 無作為抽出した令和5年4月1日現在13歳以上の町民1,400人 | (1)同封の「返信用封筒」に入れて、郵送(切手は不要) (2)QRコードからインターネットにて回答 | 令和5年7月21日(金)～8月14日(月) | 523人 回収率37.30% |
| 幕別町の公共交通(予約型乗合タクシー)に関するアンケート | 令和4年度の乗合タクシー利用者34名※ | 同封の「返信用封筒」に入れて、郵送(切手は不要) | | 23人 回収率67.65% |
| 幕別町の公共交通(コミュニティバス等)に関する利用者アンケート | 調査期間中のコミュニティバス利用者 | コミュニティバス内で調査票を配布 (1)次回乗車時にアンケート回収箱に入れる (2)同封の「返信用封筒」に入れて、郵送(切手は不要) (3)QRコードからインターネットにて回答 | | 36人 |

※ご自身が回答困難な場合は、ご家族が回答

3.4.1.3 調査結果

(1) 幕別町の公共交通（コミュニティバスなど）に関するアンケート調査

① 調査結果(回答者属性)

性別では女性の回答者がやや多く、年齢では60代以上で合計57.2%と半数を超えています。

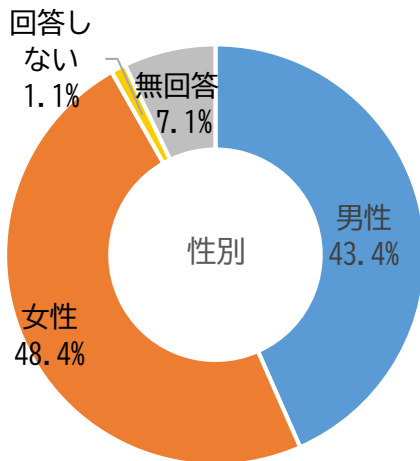


図 26 性別(n=523)

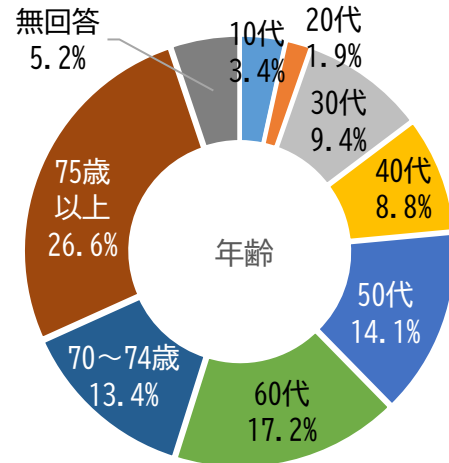


図 27 年齢(n=523)

職業は「無職」が27.0%と最も多く、次いで「会社員・公務員」が多くなっている。また居住地については、「札内」が約6割と多くなっています。

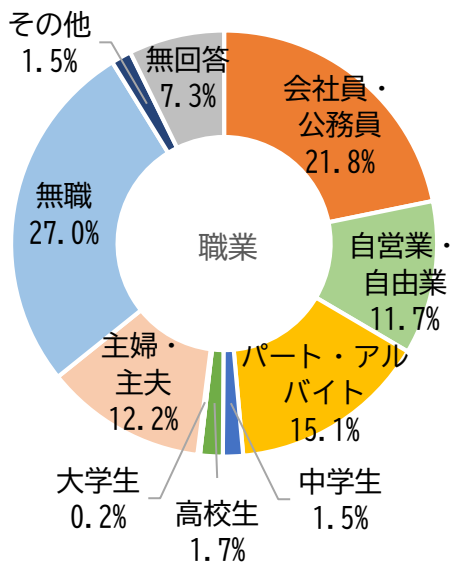


図 28 職業(n=523)

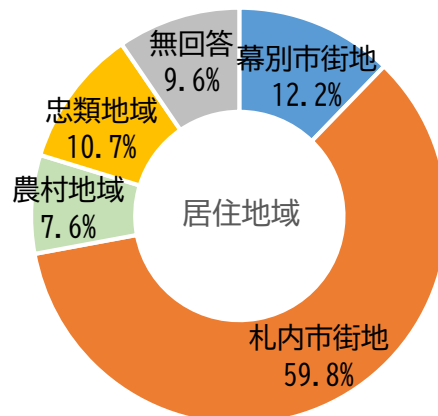


図 29 居住地域(n=523)

② 日常生活での移動

買物（食料品、日用品）をする地域（複数回答）、買物の頻度

食料品などの買物について、居住市街地のほか、帯広市や大樹町など、隣接した市町村にも行っています。また、買い物の頻度は「週に1、2回」が50.9%でもっと多く、次いで「週に3、4回」となっています。

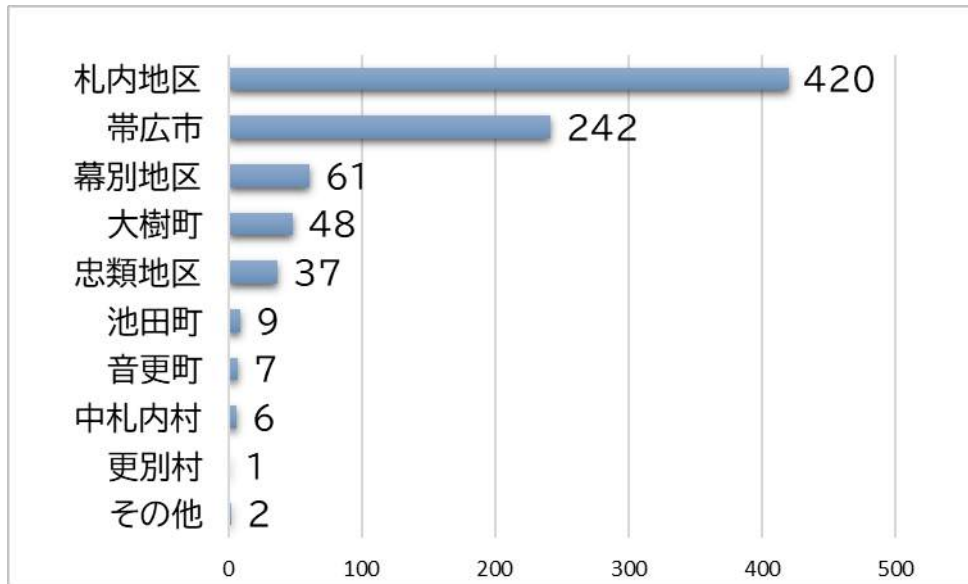


図 30 よく買物に行く地域(複数回答)(n = 514)

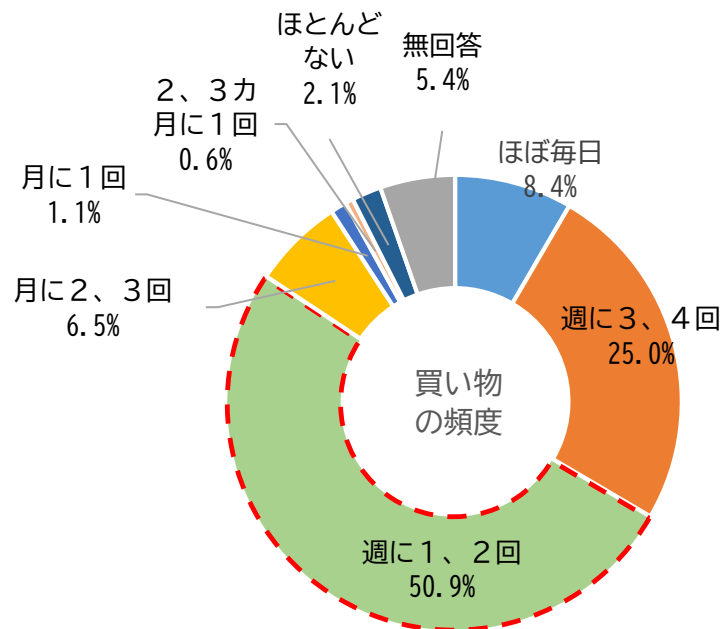


図 31 買い物の頻度(n = 523)

通院している地域（複数回答）、通院の頻度

通院している地域については、帯広市がもっとも多く、続いて居住地域内のかかりつけ医療機関に通っています。また、通院の頻度は「2、3カ月に1回」が最も多く36.3%となっています。

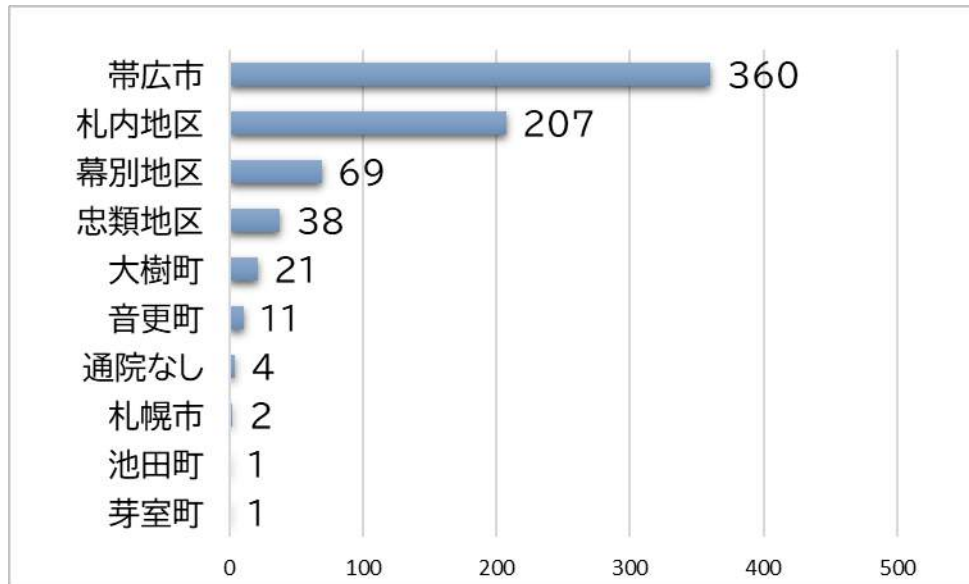


図 32 通院している地域(複数回答)(n = 504)

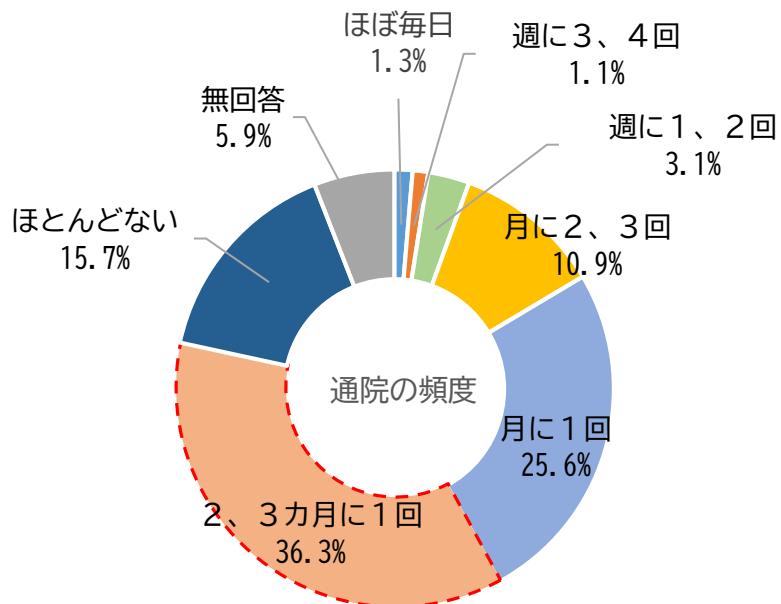


図 33 通院の頻度(n = 523)

通勤・通学をするときの主な移動手段について（複数回答）

通勤・通学で使用している主な交通手段で最も多かった回答は「自動車（自分で運転）」でした。

通勤・通学をしている人のうち、公共交通機関を使用していると回答した人の割合の合計は全体の7.7%でした。また、「自動車（同乗）」として家族や知人などの送迎で移動している人が約1割でした。

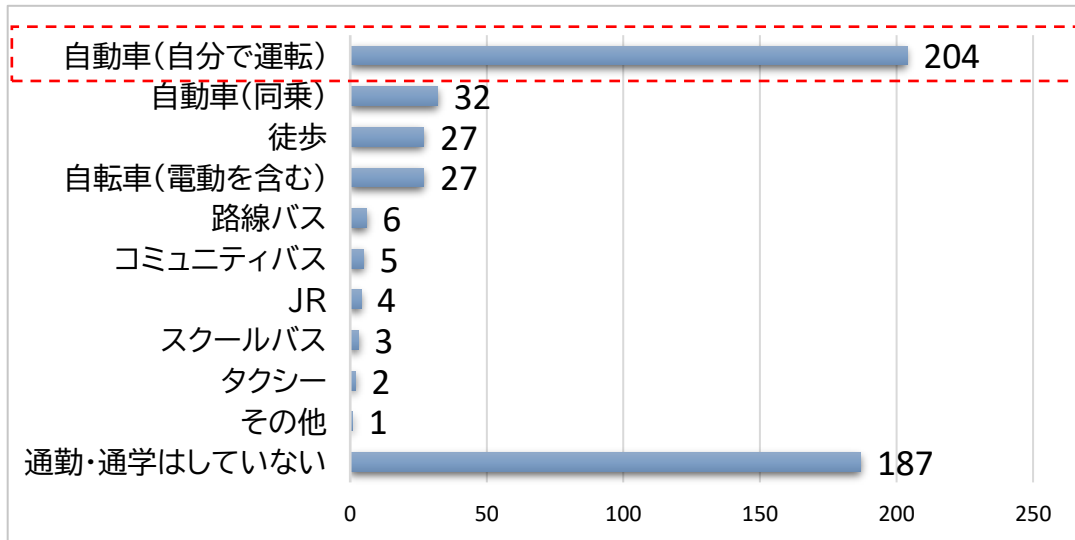


図 34 通勤・通学の主な移動手段(複数回答)(n = 446)

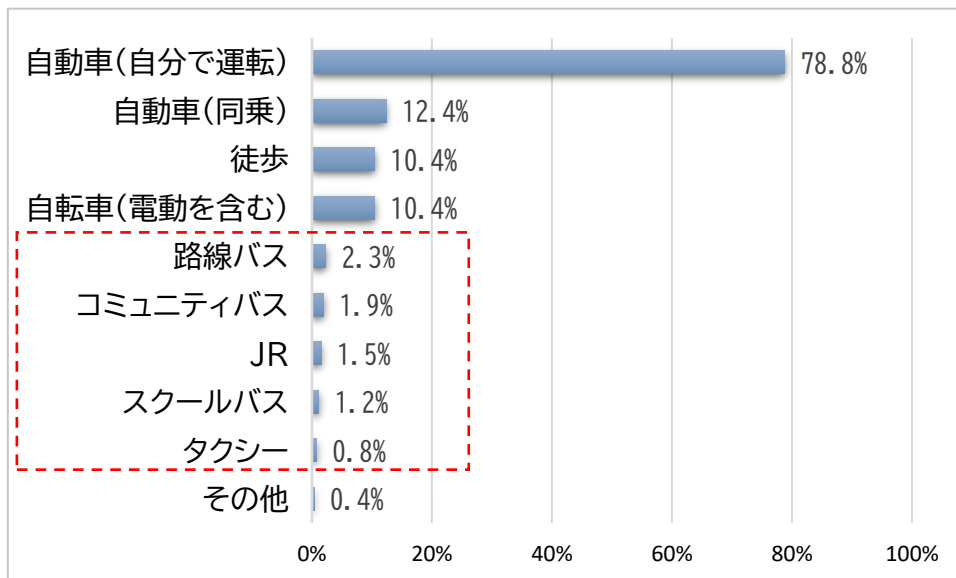


図 35 通勤・通学をしている人の主な移動手段(n = 259)

③ コミュニティバスの認知度・利用者について

運行エリアである幕別、札幌両市街地居住者で、コミュニティバスを「知っている」と回答した人は94.1%、「現在コミュニティバスを利用している」と回答した人は4.9%でした。

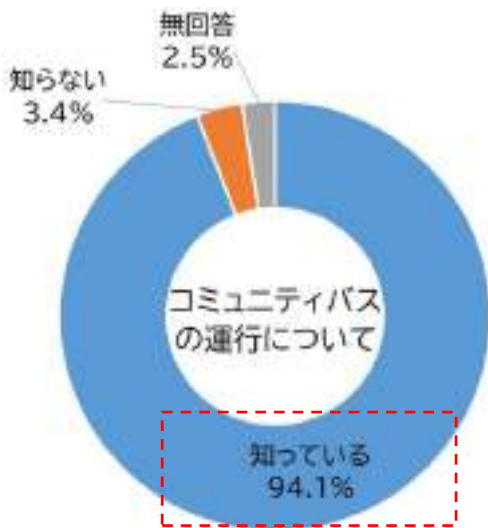


図 36 コミュニティバスの認知度(n=408)

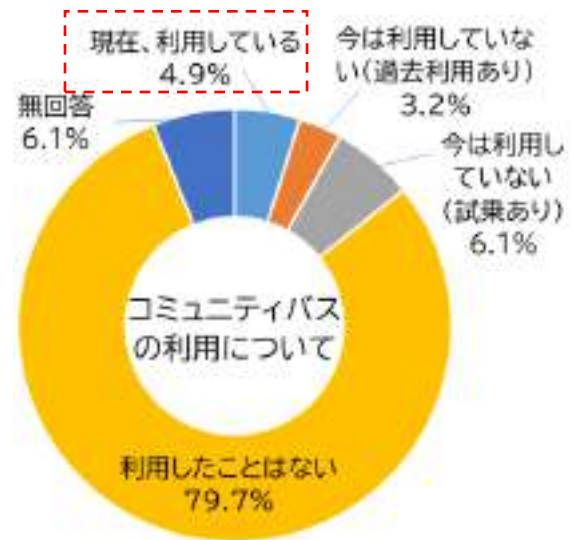


図 37 コミュニティバスの利用経験(n=408)

④ コミュニティバスを利用していない理由 (複数回答)

「必要がない(自家用車を利用している)」との回答が最も多く306人でした。

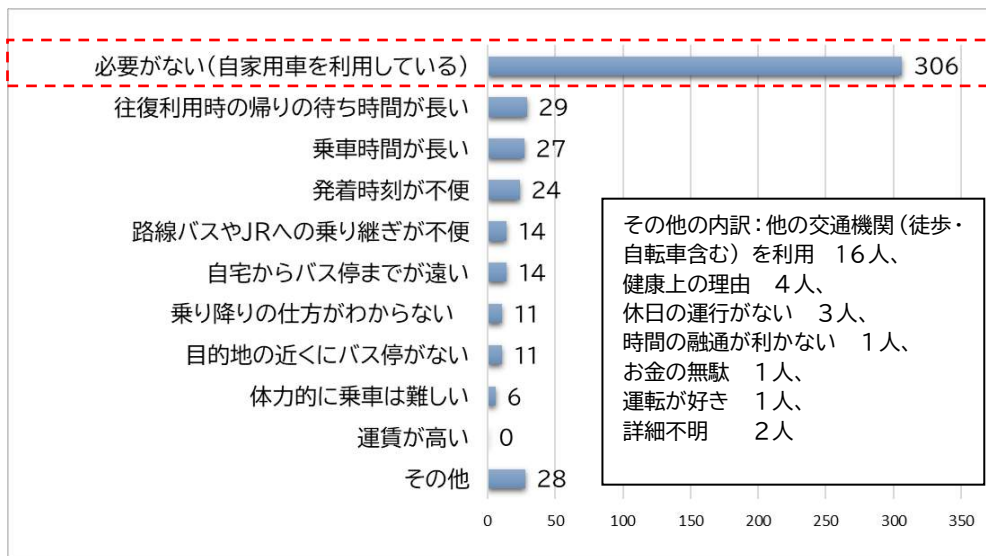


図 38 コミュニティバスを利用していない理由(複数回答)(n=363)

(2) 幕別町の公共交通（コミュニティバス等）に関する利用者アンケート調査

コミュニティバス利用者が不満を感じている（不満、やや不満と回答）ことは便数・台数が最も多く（9件）、次いで十勝バスへの乗り継ぎに関すること（6件）でした。満足度が高かったのは「運賃」でした。

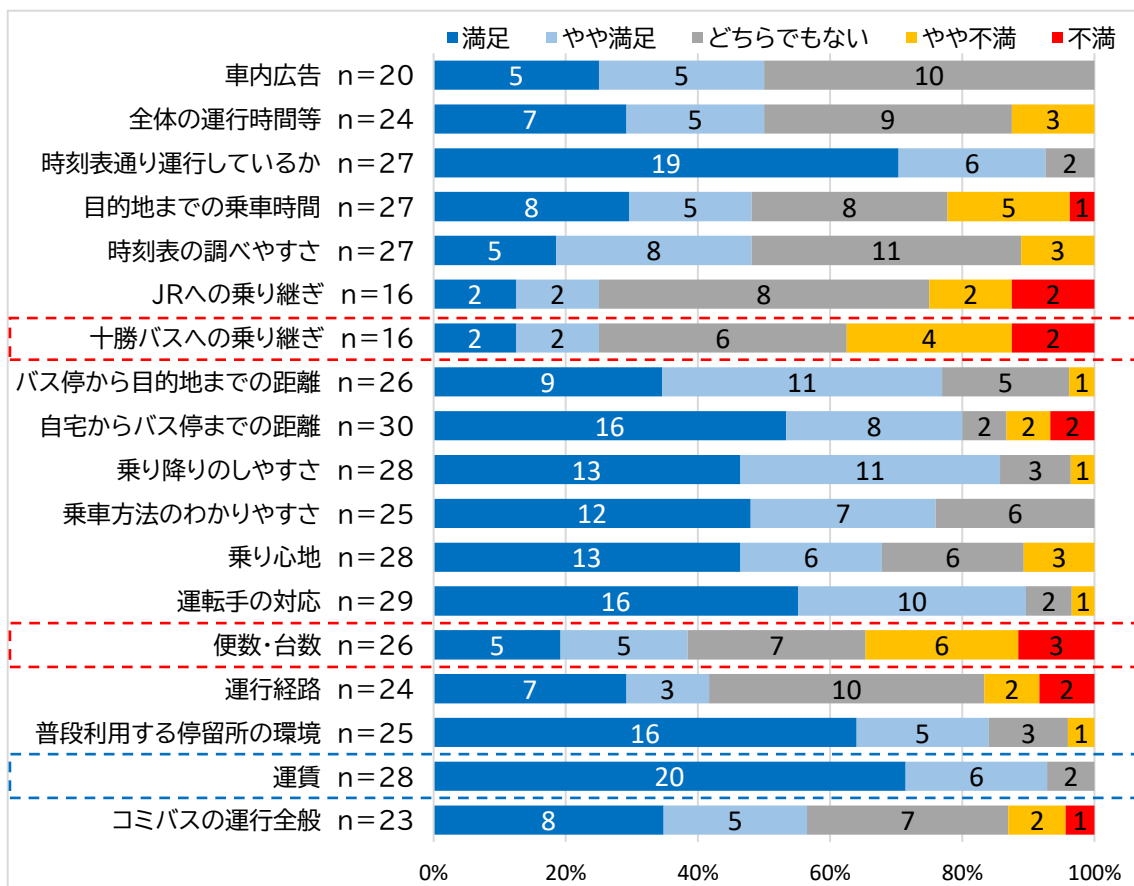


図 39 コミュニティバスの満足度について

表 15 コミュニティバス利用者の意見、要望

| | | |
|----------|----|--|
| 運行曜日の要望 | 4件 | 土日に買物、温泉などへ行きたい |
| 運行時刻の要望 | 3件 | 病院、買物など往復で利用したい |
| バス停の追加 | 2件 | 札内中央公園、ミラータイム、イタガキベーカリー |
| 幕別札内間の運行 | 2件 | 月数回でも札内から本町(図書館・映画会)へ行きたい |
| お礼 | 3件 | ・さつバスに助けてもらいながら買い物をしています ・安全運転ありがとうございます |
| その他 | 5件 | ・冬季の増便 ・無人のコミュニティバスはもったいない ・バス乗車時にガタガタと何か音がする ・バス停のない場所で乗り降りしたい(フリー乗降) ・ホームページから時刻表を探せなかった |

(3) 幕別町の公共交通（予約型乗合タクシー）に関するアンケート調査

利用者が不満を感じている(不満、やや不満と回答された)こと

運行時間帯が最も多く(6件)、次いで利用できる曜日、1日の運行本数(各5件)でした。 ※「不満」と回答された項目はいずれも0件でした。

また、予約方法は現在電話のみとなっていますが、80%以上の方が「満足・やや満足」との回答でした。

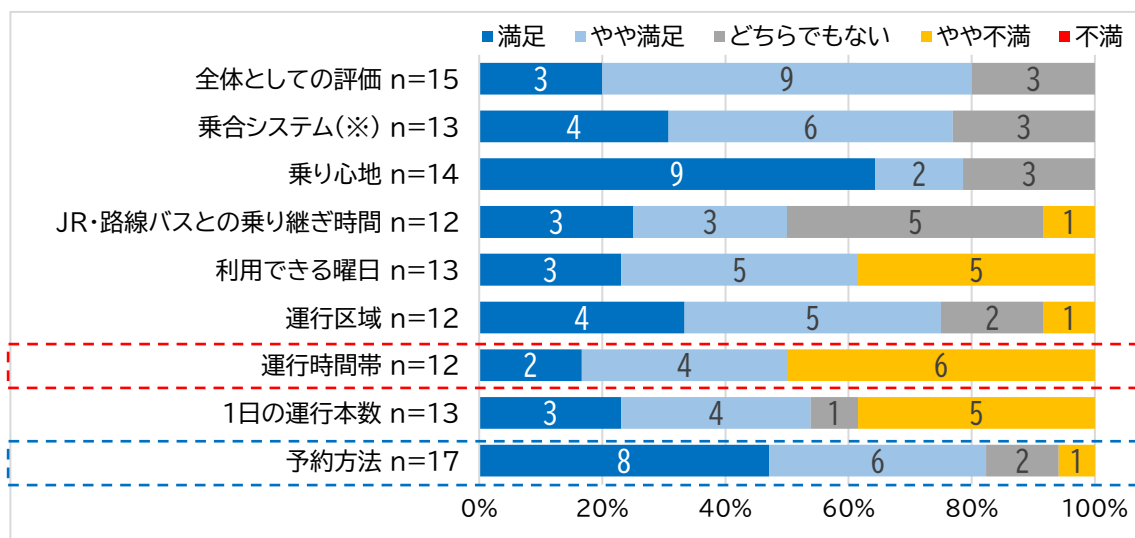


図 40 予約型乗合タクシーの満足度について

予約型乗合タクシーの運賃設定について

「とても高い」と回答された方は0人であり、「ちょうど良い」との回答が最も多く8人でした。



図 41 運賃の設定金額について

表 16 予約型乗合タクシー利用者の意見、要望

| | | |
|---------|----|--|
| 運行曜日の要望 | 2件 | 土日祝日の運行 |
| 運行時刻の要望 | 1件 | 往復で利用したいが帰宅便の時間が空きすぎ |
| お礼 | 3件 | ・このタクシーのおかげで生活しています ・免許返納後、買物などに利用してありがたい |
| その他 | 1件 | ・スマホで予約したい ・以前は月1回、通院、美容院、買物を目的として利用していたが現在は要介護のため自家用車で移動している |

3.4.2 コミュニティバス乗込調査

コミュニティバスの乗客に対し、直接意見を聴取するため利用実態調査を実施しました。

表 17 コミュニティバス乗込調査概要

| 調査概要 | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 1 実施期間 令和5年11月15日(水)～11月17日(金) | | | | | | |
| ○11月15日(水):さつバス逆まわり(2～5便) | | | | | | |
| ○ // 16日(木):さつバス順まわり(1～5便) | | | | | | |
| ○ // 17日(金):まくバス(1～5便) | | | | | | |
| 2 調査方法 バス乗客に対し調査項目について直接聞き取りを実施した。 | | | | | | |
| 3 調査人数 路線・便ごとの協力いただいた人数は表のとおりです。なお、人数の計算にあたっては往復利用時も計上していますので、全て延べ人数です。 | | | | | | |
| 人数 | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 計 |
| まくバス | 18人 | 9人 | 5人 | 4人 | 9人 | 45人 |
| さつバス 順まわり | 8人 | 9人 | 10人 | 7人 | 3人 | 37人 |
| さつバス 逆まわり | - | 14人 | 7人 | 16人 | 7人 | 44人 |
| 計 | 26人 | 32人 | 22人 | 27人 | 19人 | 126人 |
| 4 調査項目 次のとおり | | | | | | |
| ① 乗客の属性・年代区分 | | | | | | |
| ② 乗降バス停調査及び利用目的 | | | | | | |
| ③ 降車後の目的地調査 | | | | | | |
| ④ 往復利用及び利用頻度の調査 | | | | | | |
| ⑤ 割引制度の満足度及び休日運行希望の調査 | | | | | | |

3.4.2.1 乗客の属性・年代区分

コミュニティバス利用者の実態の把握にあたって、通学利用や就業の有無といった乗客属性及び年代の区分を調査しました。コミュニティバスの利用者のうち、就業者はわずかです。(図 42) 年代区分に照らし合わせると、乗客のほとんどは高齢者及び児童生徒の通学利用であることがわかります。特に、まくバスでは10代の利用が70代の利用を超えており、児童生徒の通学利用が主な乗客層であるといえます。(図 43)

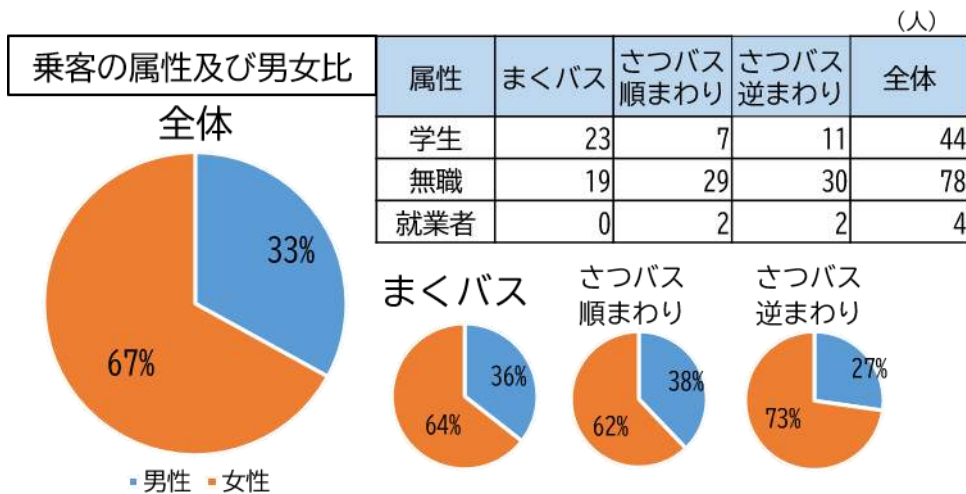


図 42 利用者の属性及び男女比

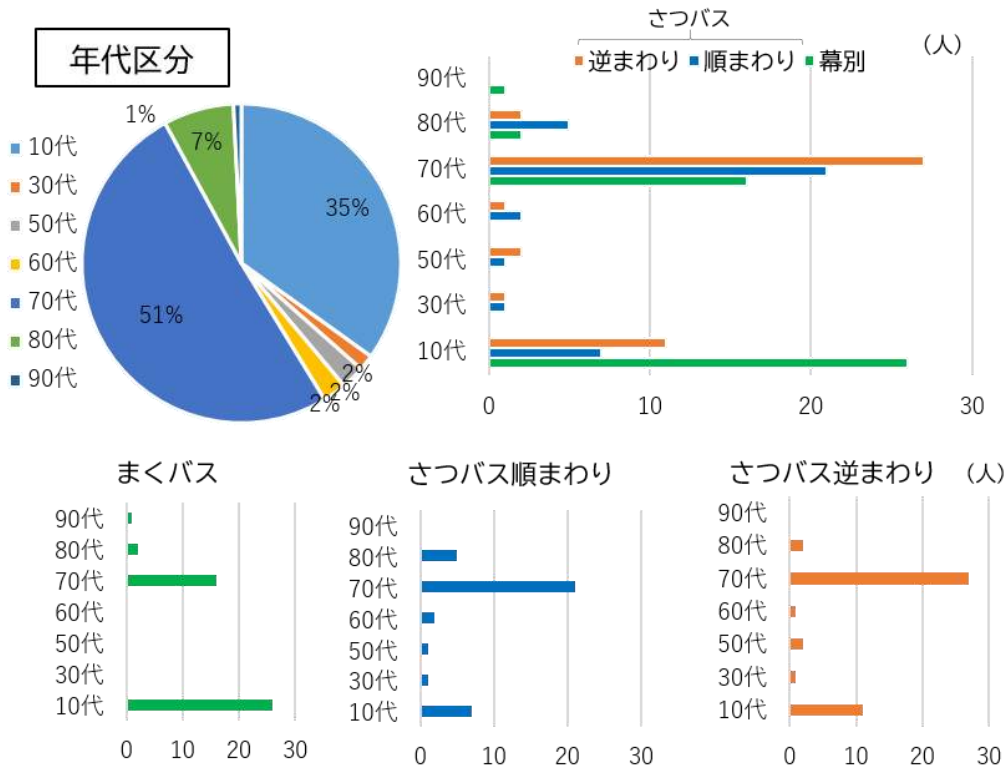


図 43 利用者の年代区分

3.4.2.2 乗降バス停・利用目的調査

コミュニティバスのバス停は幕別線35箇所、札内線で65箇所の計100箇所です。調査期間中全ての乗降数を調査したところ、まくバスでは「23 幕別中学校前」での乗降者が最も多く、次に「7 旭町東団地前」、続いて本町市街地において買い物をするにあたり最も便利なバス停である「2 フクハラ幕別店前」となりました。(図 44)

さつバスにおいては、「30 札内東中学校前」での乗降者が最も多く、通学に利用されていました。(図 46、図 48) 次に多かったのはさつバス逆まわり便での「1 札内支所前」となりますが、スーパーマーケット直通のバス停が複数あり、これを合計すると、さつバスにおける利用もまくバスと同様に、通学利用と買い物目的が多いことがわかります。

まくバス バス停留所ごとの乗降人数及び目的地 (調査日:R5.11.17)

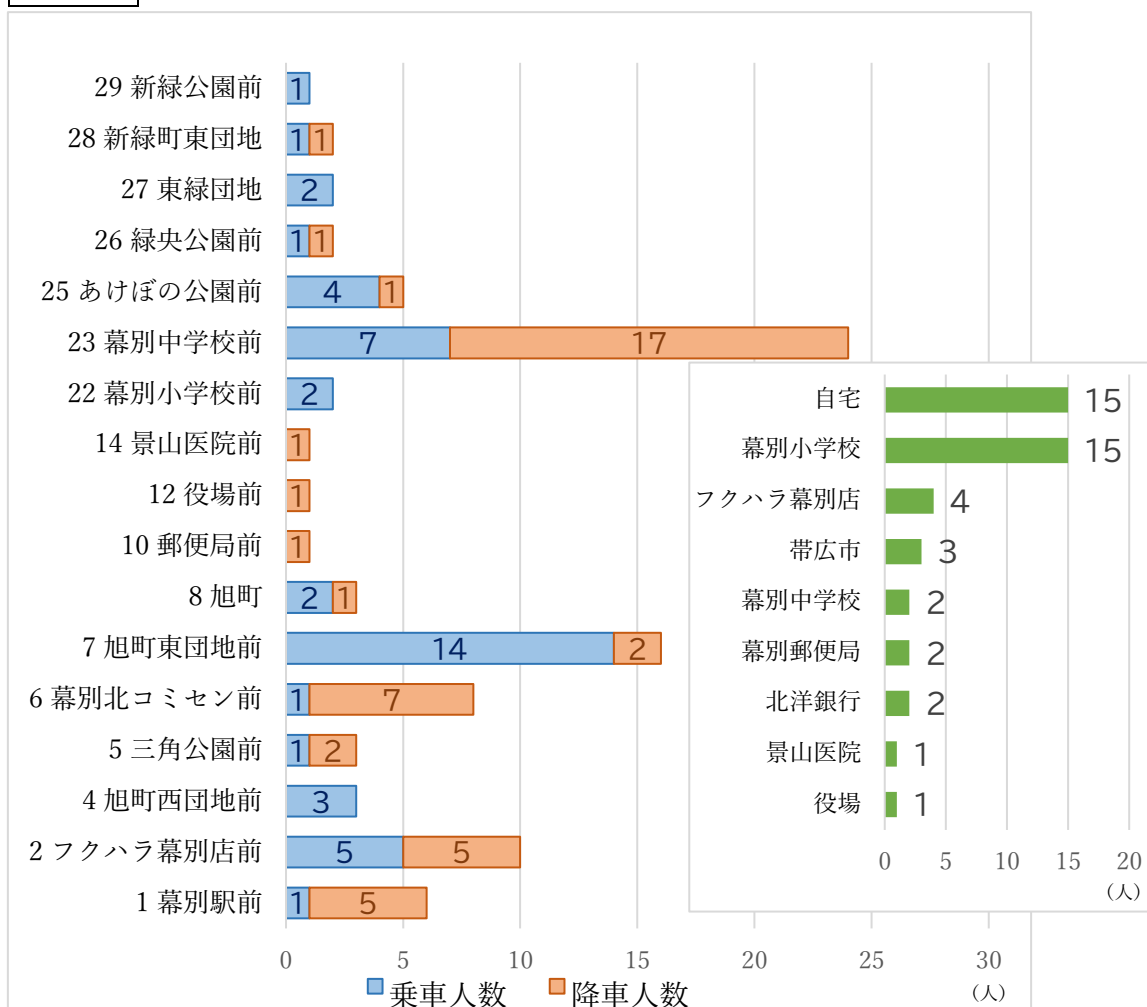


図 44 乗降車したバス停ごとの人数(まくバス)

図 45 降車後の目的地

さつバス(順まわり) バス停留所ごとの乗降人数及び目的地(調査日:R5.11.16)

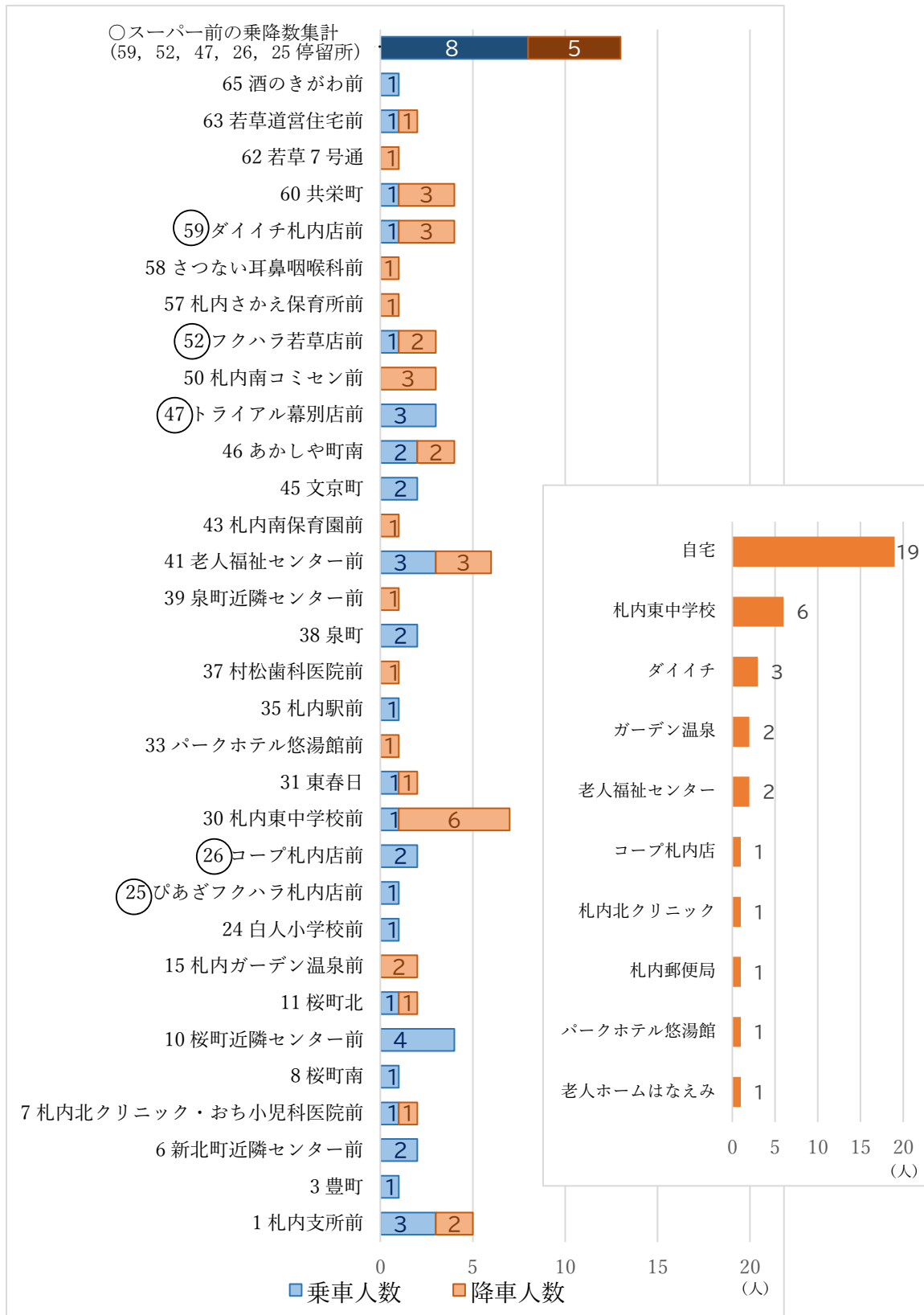


図 46 乗降車したバス停ごとの人数(さつバス順まわり)

図 47 降車後の目的地

さつバス（逆まわり） バス停留所ごとの乗降人数及び目的地(R5.11.15)

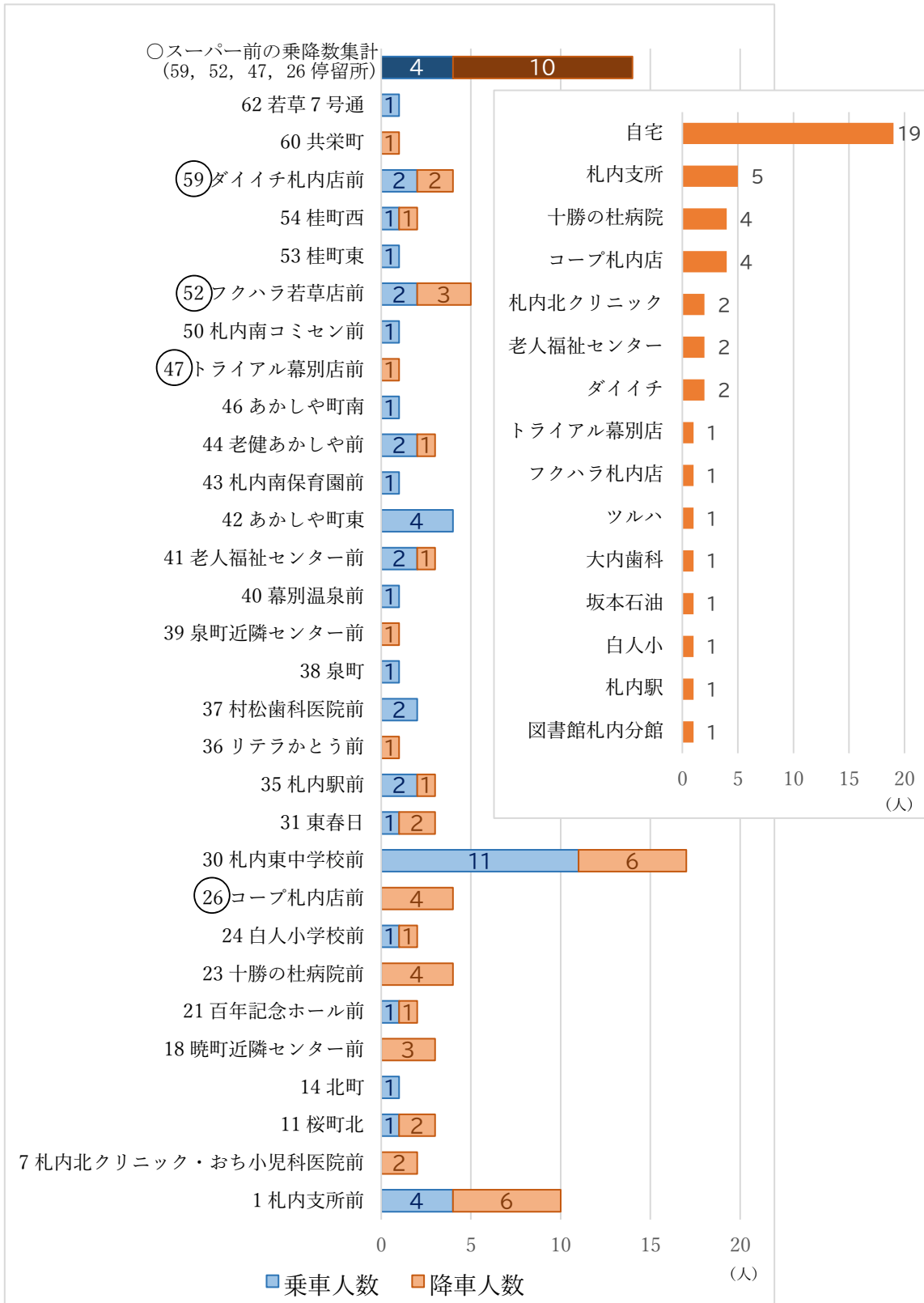


図 48 乗降車したバス停ごとの人数(さつバス順まわり)

図 49 降車後の目的地

3.4.2.3 往復利用・利用頻度調査

コミュニティバス利用者の8割はコミュニティバスを往復利用しています。(図 50)

また、利用頻度は月に11回以上、週でいうと約2～3回の利用が最も多い結果となりました。(図 51) 令和5年にコミュニティバスの運行は11年目を迎えましたが、コミュニティバスを初めて利用する方たちもおり、75歳以上の方の運賃無料化や運転免許証の自主返納などを機に初めて乗るようになったものと考えられます。

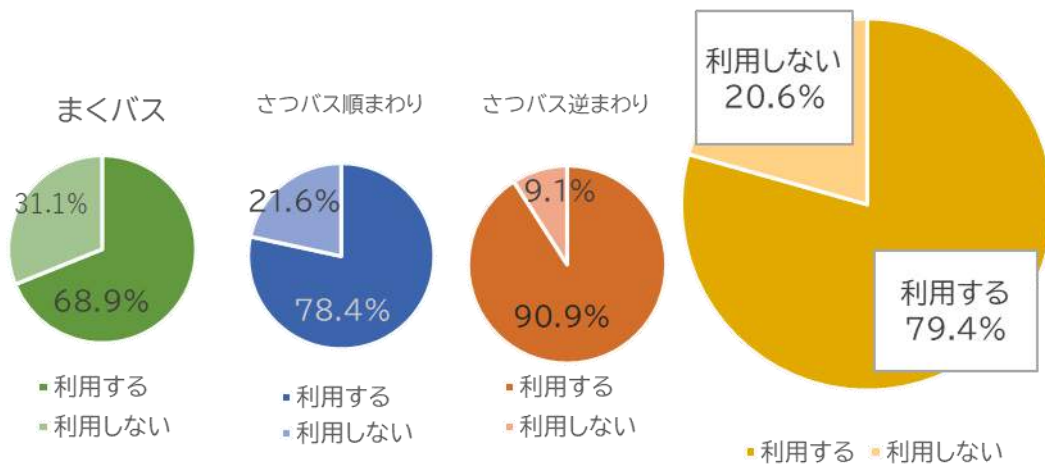


図 50 コミュニティバスの往復利用について

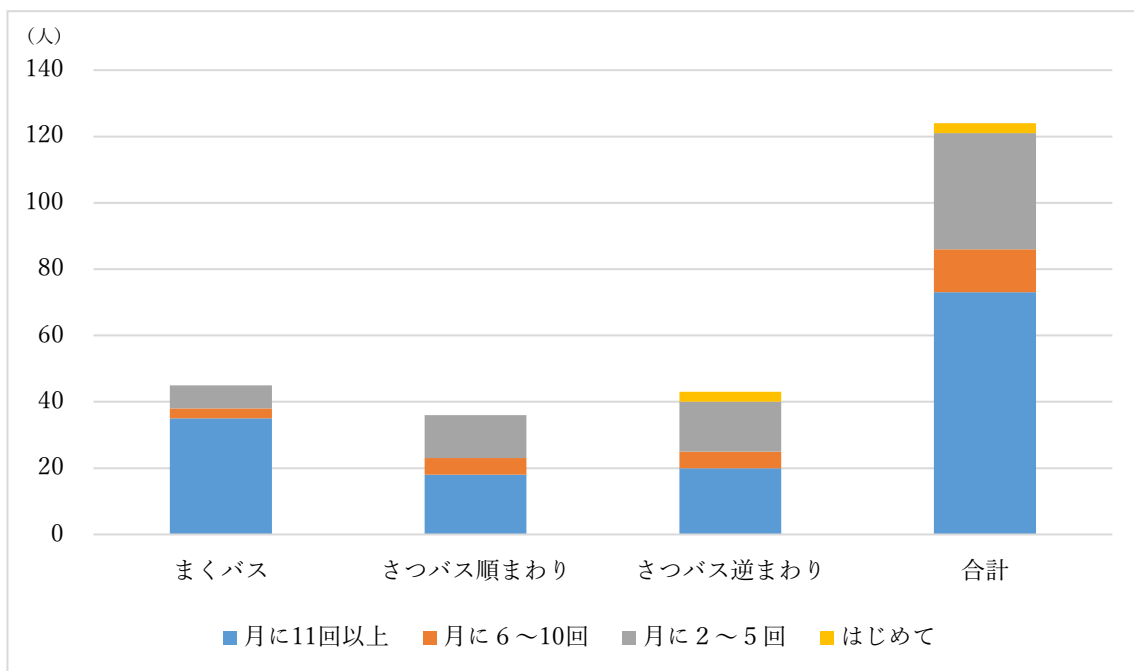


図 51 コミュニティバスの利用頻度について

3.4.2.4 その他

コミュニティバス利用者に対し、現状の割引制度への満足度調査を実施しました。

バス乗車の半数以上が通学利用または75歳以上の無料乗車対象者であることから、現状の割引制度に対する不満はほとんどありませんでした。割引制度に対する具体的な意見は1件でした。

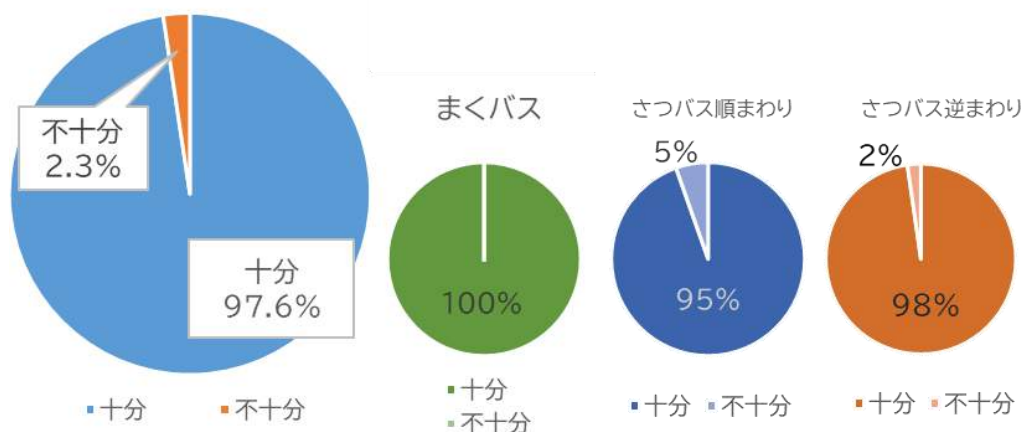


図 52 割引制度への満足度について

意見:免許返納以前に自家用車で送迎していた同居家族分は引対象外であるので、免許をもとと持っていない同居親族への割引がほしい

仮に土日祝の運行があった場合利用するかを聞きました。運行希望(必要)が56%、不要が44%の結果になりました。具体的な意見としては休日のイベントや安売りのため乗車したいという意見がありました。

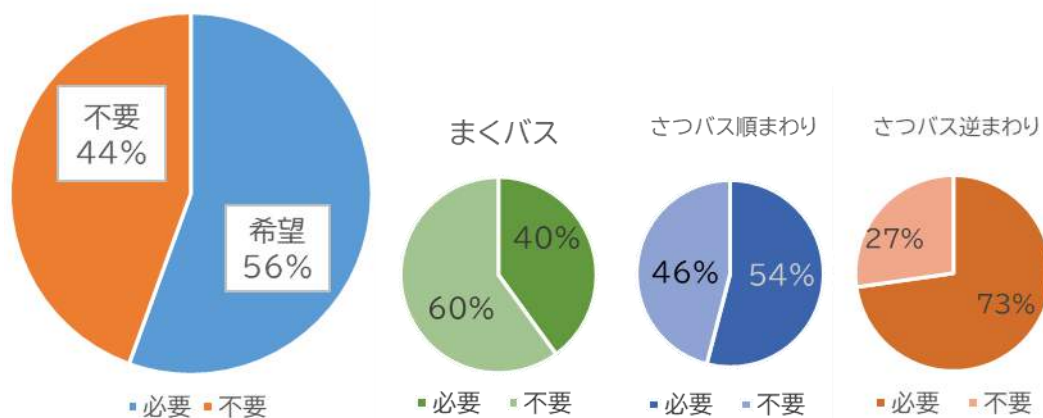


図 53 土日祝日の運行の希望について

調査事項以外でコミュニティバスに対する自由意見を募ったところ、次のような意見がありました。

- ・バス停を自宅近くにしてほしい
- ・今より遅い時間の便が欲しい
- ・バスを大きくしてほしい
- ・1便あたりの運行時間を短くしてほしい
- ・買い物の時間が足りないので、帰宅する便までの時間をもう少し伸ばしてほしい

3.4.3 忠類地域での意見交換

3.4.3.1 意見交換の目的

忠類地域については、コミュニティバスや予約型乗合タクシーは運行していないことから、忠類地域の公共交通の利用実態や日常生活での移動の状況などを把握し、計画に反映させることを目的に、忠類地域の町内会長及び忠類地域の将来像への提言を行っている「忠類地域住民会議」の委員と、意見交換を行いました。

表 18 意見交換日時等

| 日時 | 会場 | 対象者 | 参加人数 |
|------------------------------|------------------|------------|------|
| 令和5年11月20日(月) 14:50~15:35 | 忠類コミュニティセンター大会議室 | 忠類地域町内会長 | 9人 |
| 令和5年12月20日(水) 13:30~14:50 | 忠類総合支所2階会議室 | 忠類地域住民会議委員 | 11人 |

3.4.3.2 意見交換要旨

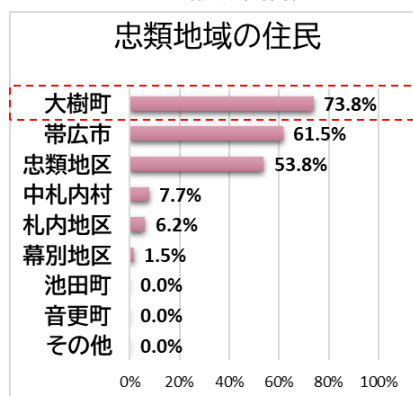
- (1) コミュニティバスについて
 - ・定時にバス停を巡回するコミュニティバスではなく、フレキシブルな対応（オンデマンド方式）が必要。
 - ・路線バスとの乗り継ぎを前提としたコミュニティバスではなく、自宅から目的地（大樹町や帯広市内の病院やスーパーなど）に直通しないと高齢者は利用しない。
 - ・どのようなルートを通るか示されていない中では、アンケートを回答できなかったのでは。
- (2) 予約型乗り合いタクシーについて
 - ・福祉タクシーのように自宅と目的地を結ぶのが理想。
 - ・バス停への移動支援という形の乗り継ぎを前提とした支援は現実的ではない。
- (3) その他
 - ・忠類地域内で完結する交通では生活圏がカバーできない。
 - ・無作為アンケートの意義もわかるが、交通弱者と言われる70代以上の方に直接意見を聞いてほしい。
 - ・居住地域が市街地ではないので、車がないと生活できない。
 - ・社会福祉協議会に委託し実施している外出支援サービスの拡充や、議論

がされているライドシェア^{※19}のようなフレキシブルな交通手段の検討を。

・忠類地域のラストとセイコーマートでは、高齢者に対して、店舗で購入した商品を自宅まで配達するサービスを行っている。こういうサービスに対する行政の支援もあってもよいのではないか。

忠類地域のアンケート結果(買い物・通院先の地域・頻度)

○よく買物(食料品、日用品)をする地域はどこですか。(複数回答)



○買物の頻度はどのくらいですか。(項目から選択)

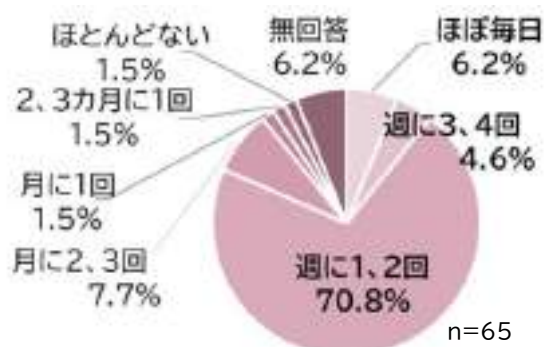
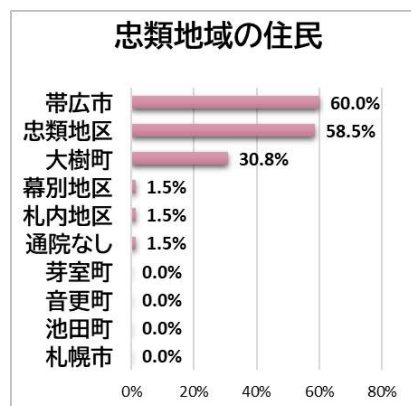


図 54 「買い物に行く地域、頻度」 (意見交換会資料から抜粋)

○通院をする地域はどこですか。(複数回答)



○通院の頻度はどのくらいですか。(項目から選択)



図 55 「買い物に行く地域、頻度」 (意見交換会資料から抜粋)

住民アンケート及び意見交換の結果から、忠類地域の住民は忠類市街地のほか大樹町も生活圏として日常的な買い物や通院を行っている実態が明らかとなりました。

※19 ライドシェア 乗る (ride) ことを共有 (share) することで、相乗りとも訳されます。個人が自家用車を使用して、有料で乗客を運ぶサービスのことを指します。日本では道路運送法第78条により有償で自家用自動車を運送に供することが制限されていますが、海外では市場規模が拡大傾向にあり、国内でも制度の拡大に向けた検討が行われています。

3.5 課題の整理

「3.2 地域の現状」、「3.3 町内を運行する公共交通機関」及び「3.4 幕別町地域公共交通のニーズ」から整理した本町の現状及び問題点を踏まえて、次のとおり課題を抽出します。

課題1 少子高齢化に対応した公共交通ネットワークの形成と維持

幕別町の人口は、今後減少傾向で推移し、少子高齢化もさらに進行することが予測されます。

このことから、人口減少と少子高齢化に対応した持続可能な移動手段を確保するため、公共交通の路線維持や利便性の向上、ユニバーサルデザインに配慮した誰にでも利用しやすいバス停留所などが求められています。

課題2 公共交通機関の利用減少による財政負担の増額傾向

二次医療^{※20}や高等教育などのサービスは近隣自治体への依存が強く、広域交通の必要性は高い一方で、自家用車による移動に強く依存している状況が続いています。

結果として路線バスや鉄道、タクシーなどの公共交通の利用は減少し、多くの路線が赤字運行となっており、自治体の補助額が増額傾向にあります。

課題3 公共交通サービスの利便性・効率性の向上

交通サービスを維持していくためには、利便性の向上による利用者の確保や、利用ニーズを踏まえたサービスの最適化を進める必要があります。

課題4 地域公共交通に対する住民理解を促すための情報提供

将来の公共交通の路線の維持・確保のために、自家用車への過度な依存から公共交通への転換を促すなど、公共交通を利用する意識の醸成が必要です。

予約型乗合タクシーや、スクールバスの一般住民利用、福祉バスについては、制度を認知されていない方への周知が必要です。

課題5 運転手の高齢化及び運転手不足への対応

公共交通の運転手不足や高齢化も深刻な状況であり、長時間労働是正のための方策として自動車運転者の時間外労働の上限や休息时间について基準が設けられ継続的にサービスを提供していくことが困難になっている状況です。

※20 二次医療 手術や入院が必要な重症患者に対応する救急医療です。救急患者の初期診療、手術から入院に対応し、24時間365日体制で救急患者の受け入れを行っています。

第4章 幕別町地域公共交通計画の基本方針

本章では、「第2章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性」と「第3章 地域及び公共交通の現状と課題」を踏まえ、本計画の骨格となる基本理念を定め、方向性や施策体系を整理するとともに、幕別町における公共交通の将来像を示します。

4.1 基本理念

【基本理念】

公共交通がつなぐ 住まいる まくべつ

日常生活を支える 利用しやすく持続可能な公共交通体系の維持・確保

上位計画である第6期幕別町総合計画では、「みんながつながる 住まいる まくべつ」を将来像として、人口減少時代にあって、少子化、高齢化の地域課題がある中、町民が地域に夢や希望、誇りを持ち、まちづくりを進めるとともに、「訪れたい」「住みたい」と思ってもらえるまちづくりを目指しています。

公共交通は、将来にわたり地域で安全、安心に暮らしていくための社会基盤でありながら、従来からの自家用車の普及や人口減少という課題に加え、感染症の影響により、幕別町においても利用者の減少傾向が進み、路線の存続が懸念される状況となっています。

高齢者や運転免許を持たない方など、交通弱者のための通勤、通学、通院や買い物といった日常の生活交通を維持・確保すること、また利便性を向上することにより新たな需要の掘り起こしなどをすすめ、地域住民や利用者、交通事業者、すべての方の思いをつなぎながら、未来へ向けて持続可能な公共交通体系を構築することを目指します。

4.2 施策を展開していく上での基本方針

基本理念を実現するため、施策を総合的にかつ一体的に展開していく上での基本方針を、次のとおり設定します。

基本方針1 既存の公共交通の維持・存続

幕別町内の既存の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、予約型乗合タクシー、スクールバス、福祉バスなどが運行していますが、幕別町が主体となって交通事業者や運行事業者と連携し、これら輸送資源を将来にわたって維持することにより、町民に公共交通による移動手段を確保します。

基本方針2 公共交通のシームレス化やデジタル化による利便性の向上

各路線間や公共交通の乗り継ぎ強化など、乗降時や乗継時におけるシームレス化を目指します。また、デジタル技術の活用を検討し、サービスの利便性向上を図ります。

町内外をつなぐ鉄道や路線バスについては、町内の交通との接続が不便との指摘があることから、北海道十勝地域公共交通計画推進協議会が策定した「十勝地域公共交通計画」と連携し、乗り継ぎ利用に配慮した利便性の高い広域的な地域公共交通ネットワークに向けた検討を進め、送迎交通^{※21}からの転換のためサービス水準の向上を図ります。

基本方針3 モビリティマネジメント^{※22}の推進

町内公共交通の利用について分かりやすい情報発信を行うほか、子どもや高齢者へ公共交通の利用案内の充実やバスに触れる機会の提供を行うなど、公共交通が地域に浸透するための広報活動を行います。また、運転免許証の自主返納を行いやすい環境を整備し、町内公共交通の利用を促進します。

※21 送迎交通

目的地まで、自律的な移動手段を持たない人たちの移動を支える役割です。公共交通整備が困難な地域では家族や知人などの送迎が不可欠な場合もありますが、送迎の担い手に何らかの不都合が生じた場合には望む移動ができなくなるなど困難を抱える可能性があります。

※22 モビリティマネジメント(再掲) 公共交通のメリットについて情報提供や体験機会の創出により、社会的にも個人的にも望ましい移動手段選択(過度なクルマ利用からの脱却など)へと誘導する公共交通利用促進の取り組みの総称のことを言います。

4.3 基本方針に基づく施策体系

基本理念の実現に向け、本町の地域公共交通の基本方針及び基本方針に基づく施策を次のとおり整理します。

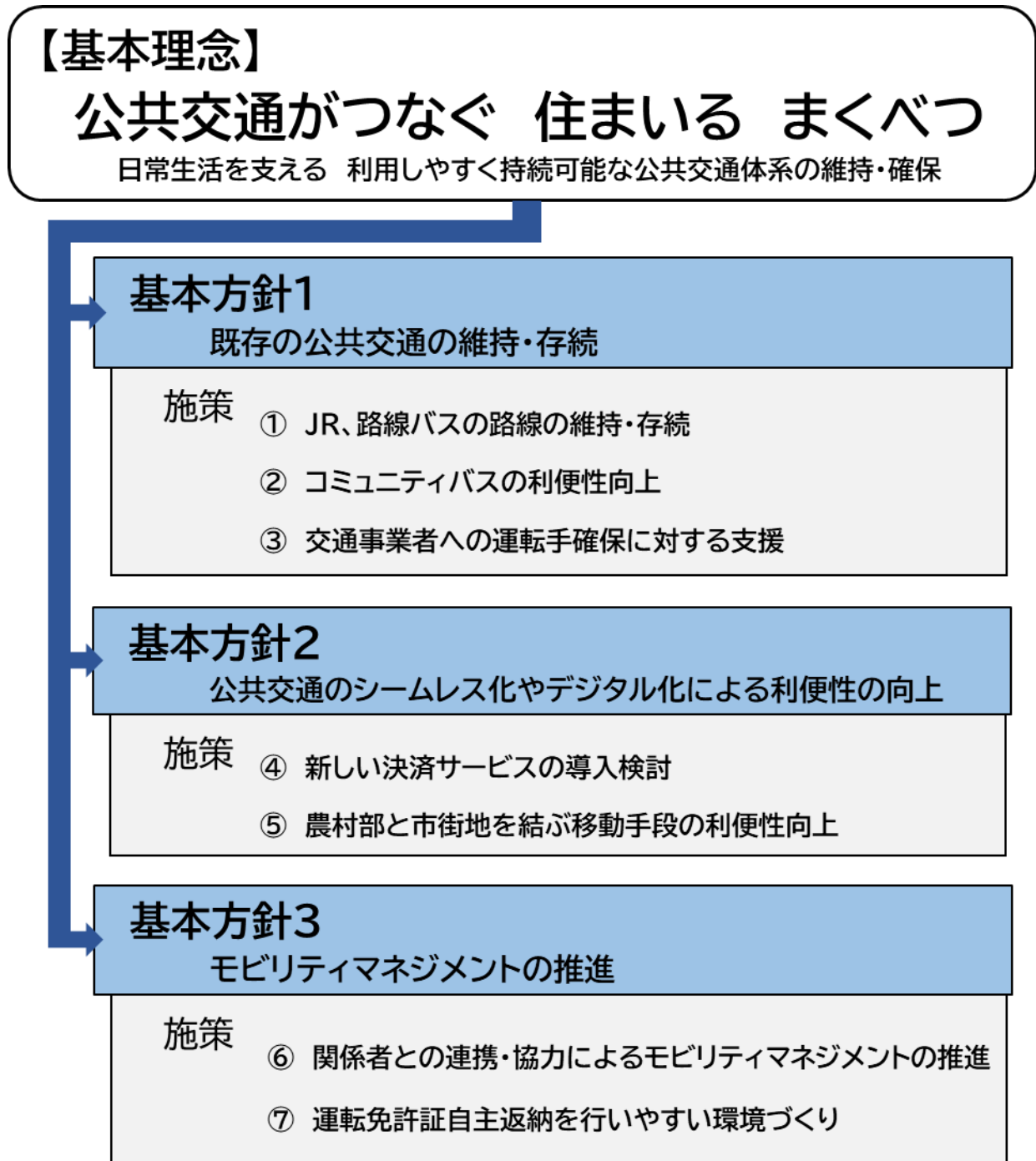


図 56 基本理念と方針

4.4 幕別町公共交通の将来像

本計画の基本方針及び目標に基づく施策の実施による、本町における公共交通の将来像は、次に示すとおりです。



図 57 幕別町公共交通の将来像

第5章 基本方針に基づく施策

本章では、幕別町地域公共交通計画の基本方針を実現するための施策の具体的な内容等を整理します。

5.1 公共交通の役割

本町で運行している公共交通の性格と役割を次のとおり整理します。

表 19 公共交通の性格と役割

| 公共交通 | 役割 |
|-------------------------|---|
| 鉄道 | ・道内主要都市との広域的な移動 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 |
| 路線バス | ・町内外への生活交通手段 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 |
| コミュニティバス (まくバス、さつバス) | ・幕別市街地及び札幌市街地の交通不便地域を解消する、日常的な移動手段 ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応 |
| 予約型乗合タクシー (駒島線、古舞線) | ・幕別農村部及び札幌農村部とそれぞれの市街地との間の生活交通を支える日常的な移動手段 ・農村部居住者の通院、買物などの目的に対応 |
| タクシー | ・他の公共交通では賄いきれない移動を支える役割 ・通院、買物などのほか、観光目的に対応 |

表 20 その他の移動に対する支援・サービスの役割


| その他の移動支援 | 役割 |
|---|---|
| <p>スクールバス (13 路線)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・遠距離通学の児童生徒を対象とした、登下校等の通学負担の軽減としての役割 ・地域住民の交通手段の確保のため、運行に支障のない範囲での住民利用が可能 ・農村部居住の児童生徒の通学のほか、地域住民の通院、買物に利用可能 |
| <p>福祉バス (老人福祉センター送迎バス 幕別線、古舞線、新和・札内線)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・老人福祉センターへの利用者の送迎のため各路線月2回運行 ・入浴、健康講座への参加等、健康増進目的に対応 |
| <p>外出支援サービス</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・身体が虚弱なため歩行が困難な在宅高齢者等の日常生活における外出手段を確保する役割 ・自宅から十勝管内の医療機関への通院、入退院及び機能回復訓練などに、移送車輛を使って外出を支援する |

5.2 施策内容の整理

公共交通の基本理念に基づき、公共交通の機能分担と役割を担いながら、目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体について、基本方針ごとに設定します。

計画期間内に進める施策は次のとおりです。

【基本方針1】既存の公共交通の維持・存続

| 施策① JR、路線バスの路線の維持、存続 | |
|----------------------|---|
| 施策概要 | JR、路線バスの路線の将来的にわたる維持、確保を図るため、利用促進策の検討、実施及び運行経費の支援の継続を行います。 |
| 施策実施イメージ | <p>○バスの運行ルートや便数を維持していくための利用促進策について、沿線自治体と連携を図る十勝地域公共交通計画を通して、検討を行います。</p> <p>○路線を維持し、住民の自由な外出を確保するため、各事業者の運行する公共交通に対する経費などの助成を、引き続き行います。</p> <p>○JRや路線バスとの接続について、町民ニーズに配慮したコミュニティバスや予約型乗合タクシーの運行時刻や運行経路の再編成により、広域的な移動を支援し、利用を促進することで路線の存続を支援していきます。</p> |
| |  |
| | 参考：幕別駅とバスターミナルの様子(交通結節点) |
| 実施エリア | 幕別町全域 |
| 実施主体 | 北海道、幕別町、バス事業者、タクシー事業者 |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 広域での利用促進策検討 | 実施 | | | | |
| 運行経費の助成 | 実施 | | | | |
| 公共交通利用者アンケート | — | — | 検討 | 実施 | — |

| 施策② コミュニティバスの利便性向上 | |
|--------------------|--|
| 施策概要 | コミュニティバスの利便性向上を図るため、令和10年度に予定しているダイヤ改正時に向けて運行内容の改善等を図ります。 |
| 施策実施イメージ | <p>○町民ニーズ把握調査やコミュニティバス乗込調査の結果を踏まえ、運行内容(運行ルート、便数、運行時間帯、バス停留所の位置や環境)の改善を検討します。</p> <p>○利用者にとってわかりやすい公共交通マップや時刻表の提供により、利用促進を図ります。</p> <p>○公共施設や利用の多いバス停の周辺施設、事業所等の協力を通じて、待合スペースやベンチを確保するなど、バスの待ち時間を快適に過ごせるように待合環境の改善に向けて取り組みます。</p> |
| |   <p>参考: 忠類バスターミナル</p> <p>参考: ベンチのあるバス停(ダイイチ札内店前)</p> |
| 実施エリア | 幕別市街地、札内市街地 |
| 実施主体 | 幕別町、バス事業者 |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 運行内容の改善 | | 検 討 | | | 実 施 |
| 公共交通マップ | 検 討 | 実 施 | | | |
| 待合環境の改善 | 検 討 | 実 施 | | | |
| コミバス乗込調査 | 実 施 | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| 施策③ 交通事業者への運転手確保に対する支援 | |
| 施策概要 | 将来にわたる公共交通の維持、確保を図るため、交通事業者への運転手確保に対する支援を行います。 |
| 施策実施イメージ | ○交通事業者の運転手不足による運行体制の維持が懸念されることから、地元交通事業者への運転手などの人材確保について、広報活動の協力を行うなど支援していきます。 |
| 実施エリア | 幕別町全域 |
| 実施主体 | 交通事業者、幕別町、北海道 |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|--------|---|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 広報等の支援 |  | | | | |

【基本方針2】公共交通のシームレス化やデジタル化による利便性の向上

| | |
|--------------------|--|
| 施策④ 新しい決済サービスの導入検討 | |
| 施策概要 | 電子マネー、スマホ決済など、新しい決済サービスの導入について研究、検討を行い、利用者の利便性向上を目指します。 |
| 施策実施イメージ | <p>○運賃の支払いは現金もしくは回数券が用いられていますが、運行会社ごとに決済サービスが異なっています。また、公共交通の決済システム(現金を除く)は、他の分野と共通性がありません。</p> <p>電子マネー、スマホ決済など、キャッシュレスで行う新しい決済サービスが各分野で普及しているものの、町内の公共交通では利用できないため、同様の決済サービスの導入について、必要に応じて交通事業者や近隣自治体と連携し研究、検討を行い、利用者の利便性向上を目指します。</p> |
| 実施エリア | 幕別町全域 |
| 実施主体 | 交通事業者、幕別町、北海道 |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| 新しい決済サービスの導入検討 | | | 検 討 | |  |

| 施策⑤ 農村部と市街地を結ぶ移動手段の利便性向上 | |
|--------------------------|--|
| 施策概要 | 農村部と市街地を結ぶ移動手段について、利便性向上の観点から検討を進めます。 |
| 施策実施イメージ | <p>○予約型乗合タクシーの予約方法について、インターネットやスマートフォンを利用した予約などへの移行について、検討を進めます。</p> <p>○予約型乗合タクシー駒畠線及び古舞線については、施策②の公共交通マップへの掲載や地域へ出向いての出前講座、町の広報紙等において路線の周知を図り、利用の促進に努めます。</p> <p>○スクールバスの住民利用及び福祉バスについては、町の主要な施設と協力して運行に関する情報案内に取り組み、情報を入手できる機会の創出を図ります。</p> <p>○忠類地域については、地域の要望に沿った施策となるようにニーズを把握し、外出支援サービスとの連携や、既存の公共交通と競合しない形での新しいサービス(ライドシェアや自動運転など)の導入の可能性について、検討を進めます。</p> |
| 実施エリア | 幕別農村部、札内農村部、忠類地域 |
| 実施主体 | 幕別町、タクシー事業者 |


| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|---------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| 予約方法のデジタル化の検討 | | | 検 討 | |  |
| 利用の促進に向けた広報等 | 実 施  | | | | |

基本方針3 モビリティマネジメントの推進

施策⑥ 関係者との連携・協力によるモビリティマネジメントの推進

| | |
|-----------------|--|
| <p>施策概要</p> | <p>わかりやすい情報提供を行い、公共交通利用の増加につなげます。</p> |
| <p>施策実施イメージ</p> | <p>○自ら公共交通を利用しようと思う町民の意識醸成を図るために、関係団体と協力して学生・高齢者・子育て世代等に合わせた丁寧な情報提供、利用案内の充実、出前講座の開催などを通じ、公共交通利用者数の増加につなげます。</p> <div data-bbox="684 674 1230 981" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">令和5年 幕別町産業まつり コミュニティバス車両展示の様子</p> <p>○十勝地域公共交通活性化協議会が主体となって推進している十勝版 MaaS「トカチケ」などの事業について、協力して取り組みます。</p> <div data-bbox="876 1162 1350 1348" data-label="Image"> </div> <p>○ゼロカーボンに関する取り組みと連携し、公共交通利活用の提案、ノーカーデーの広報や交通事業者の展開する利用促進事業について随時情報提供を行います。</p> |
| <p>実施エリア</p> | <p>幕別町全域</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>幕別町、バス事業者</p> |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| ホームページ・ 広報紙への掲載 | | | | | |
| コミバス車両展 示による広報等 | | | | | |

| 施策⑦ 運転免許証自主返納を行いやすい環境づくり | |
|--------------------------|--|
| 施策概要 | 高齢者の交通事故防止の観点から、運転免許証自主返納を行いやすい環境づくりに努めます。 |
| 施策実施イメージ | <p>○帯広警察署と連携し、運転免許証自主返納出張窓口を定期的に開設し、運転免許試験場や警察署へ赴くことが困難な方をサポートします。</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; text-align: center;"> <p>運転免許証自主返納・運転経歴証明書 交付申請の出張窓口を開設します</p> <p><small>運転免許証の自主返納を考えている方で、帯広運転免許試験場や帯広警察署まで行くことが困難な方のために、帯広警察署と連携して出張窓口を開設します。この機会に、ぜひ運転免許証の返納について検討してください。</small></p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; display: inline-block;">  <ul style="list-style-type: none"> ○手続きには本人が来場してください。 ○免許証を返納した時点で、自動車を運転することができなくなります。来場には公共交通などを利用してください。 </div> </div> <p style="text-align: right;">令和5年11月号 幕別町広報紙掲載</p> <p>○65 歳以上の運転免許証自主返納者は幕別町コミュニティバスの乗車運賃が無料であること等、運転免許証自主返納に伴う助成制度の周知を定期的に行い、公共交通への利用転換を促します。</p> |
| 実施エリア | 幕別町全域 |
| 実施主体 | 幕別町、帯広警察署 |

| スケジュール | 令和6年度 (2024年度) | 令和7年度 (2025年度) | 令和8年度 (2026年度) | 令和9年度 (2027年度) | 令和10年度 (2028年度) |
|-------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 自主返納出張窓口の実施 |  | | | | |

第6章 持続可能な施策推進に向けた目標値の設定

本章では、施策の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6.1 評価指標及び数値目標

本計画の施策の推進状況を確認するため、次の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

表 21 評価指標に係る数値目標

| 評価指標 | 単位 | 現況値 | 目標値(年度) | | | | |
|-----------------------------------|----|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | 令和4年度 (2022年度) | 令和6 (2024) | 令和7 (2025) | 令和8 (2026) | 令和9 (2027) | 令和10 (2028) |
| コミュニティバス 延べ利用者数 | 人 | 21,950 | 25,200 | 26,708 | 28,216 | 29,724 | 31,231 |
| 予約型乗合タクシー 延べ利用者数 | 人 | 1,214 | 1,226 | 1,238 | 1,250 | 1,262 | 1,274 |
| 公共交通利用啓発イベントの実施回数 | 回 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 |
| 停留所環境整備に係る 取組数 | 件 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 公共交通への 公的資金投入額 | 千円 | 119,168 | 119,168 以下 | 119,168 以下 | 119,168 以下 | 119,168 以下 | 119,168 以下 |
| 路線バス 系統数 | - | 4系統 | 4系統 | 4系統 | 4系統 | 4系統 | 4系統 |
| 運転免許証自主返納者の コミュニティバス 延べ利用者数 | 人 | 565 | 1,343 | 1,423 | 1,503 | 1,584 | 1,664 |

6.2 数値目標の設定及び検証方法

数値目標の評価に必要なデータの測定方法は、次のとおりです。

表 22 数値目標の評価に必要なデータの測定方法

| 評価指標 | 調査手法概要等 |
|-----------------------------------|---|
| コミュニティバス 延べ利用者数 | 交通事業者から利用者数データの提供を受け測定する (まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標値(令和6年度1日平均100人)から外挿し設定) |
| 予約型乗合タクシー 延べ利用者数 | 交通事業者から利用者数データの提供を受け測定する (人口減少と高齢者人口割合、運転免許証返納者の増加を勘案し毎年度1%増として目標設定) |
| 公共交通利用啓発 イベントの実施回数 | 幕別町担当課で確認 (コミュニティバスなどの公共交通車両の展示を行うイベントや出前講座などの回数を計上) |
| 停留所環境整備に 係る取組数 | 幕別町担当課で確認 (計画の最終年度までに合計4カ所を目標とする) |
| 公共交通への公的資金 投入額(町負担額) | 路線バスの運行に係る幕別町の負担金(18,172千円)、コミュニティバスの運行委託額(16,786千円)、予約型乗合タクシー(5,438千円)、スクールバスの運行委託額(登下校委託料78,772千円)について支出年度を基準として測定する ※記載金額はすべて令和4年度決算額 |
| 路線バス系統数 | 交通事業者から情報提供を受け測定する (帯広陸別線、南商あかしや線、広尾線、幕別線) |
| 運転免許証自主返納 者のコミュニティバス 延べ利用者数 | コミュニティバスの利用者のうち、運転免許証返納による割引を利用した人数を、交通事業者から提供を受け測定 (65歳以上75歳未満の運転免許証自主返納者の運賃を無料とした令和5年7月以降、当該割引利用者が大幅に増加したことを踏まえ、令和6年度以降の目標値を設定) |

6.3 数値目標の評価スケジュール

数値目標の評価スケジュールは、次のとおりです。

表 23 数値目標の評価スケジュール

| 評価指標 | 評価スケジュール(年度) | | | | |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | 令和6 (2024) | 令和7 (2025) | 令和8 (2026) | 令和9 (2027) | 令和10 (2028) |
| コミュニティバス 延べ利用者数 | 評価実施 | | | | |
| 予約型乗合タクシー 延べ利用者数 | 評価実施 | | | | |
| 公共交通利用啓発イ ベントの実施回数 | 評価実施 | | | | |
| 停留所環境整備に係 る取組数 | | | | | 評価 実施 |
| 公共交通への公的資 金投入額(町負担額) | 評価実施 | | | | |
| 路線バス系統数 | 評価実施 | | | | |
| 運転免許証自主返納 者のコミュニティバ ス延べ利用者数 | 評価実施 | | | | |

第7章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制やP D C Aサイクルによる評価・検証方法を整理します。

7.1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、第6章で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

本計画の目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「幕別町地域公共交通活性化協議会」において行うこととし、7-2に示すP D C Aサイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な交通網の構築を行います。

表 24 計画推進状況の評価体制（幕別町地域公共交通活性化協議会構成員）

| 選任区分 | 所 属 |
|---------------------|--|
| 幕別町副町長 | 幕別町 |
| 運輸局 | 国土交通省北海道運輸局帯広運輸支局 |
| 北海道 | 北海道十勝総合振興局地域創生部 |
| 道路管理者 | 国土交通省北海道開発局帯広開発建設部 北海道十勝総合振興局帯広建設管理部 |
| 警察 | 北海道釧路方面帯広警察署 |
| 一般旅客自動車運 送事業者の代表 | 十勝バス株式会社、北斗タクシー有限会社、エイシン運 輸有限会社 |
| 住民又は利用者の 代表 | 町内会長代表（幕別地区、札内地区、南幕別地区、忠類 地区）、幕別町商工会、幕別町社会福祉協議会、幕別町 民生委員児童委員協議会、幕別町消費者協会、幕別町P T A連合会、幕別町老人クラブ連合会、幕別町障害者 （児）団体連絡協議会 |
| その他協議会が必 要と認める者 | 十勝地区バス労働組合連絡会、十勝地区ハイヤー協会 |
| 幕別町長が指名す る町職員 | 住民生活部、保健福祉部、経済部、建設部、教育委員会 教育部 |
| 事務局 | 住民生活部防災環境課 |

表 25 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

| 関係者 | 役 割 | 内 容 |
|--------|-----------|--|
| 地域住民 | 積極的な利用等 | 公共交通の積極的な利用、利用促進策 の積極的な実施、公共交通に対する改 善策等の積極的な要望 |
| 交通事業者等 | 安全な運行等 | 公共交通の安全な運行、運行実績等の モニタリングの協力等 |
| 幕別町 | 事業の検討・実施等 | 地域のニーズ把握、各種交通事業の実 施、資金の調達等 |

7.2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、施策の目標値に対する実績の評価・検証を基に、施策の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、施策に係る評価・検証を基に、必要に応じて計画全体の見直しを行います。

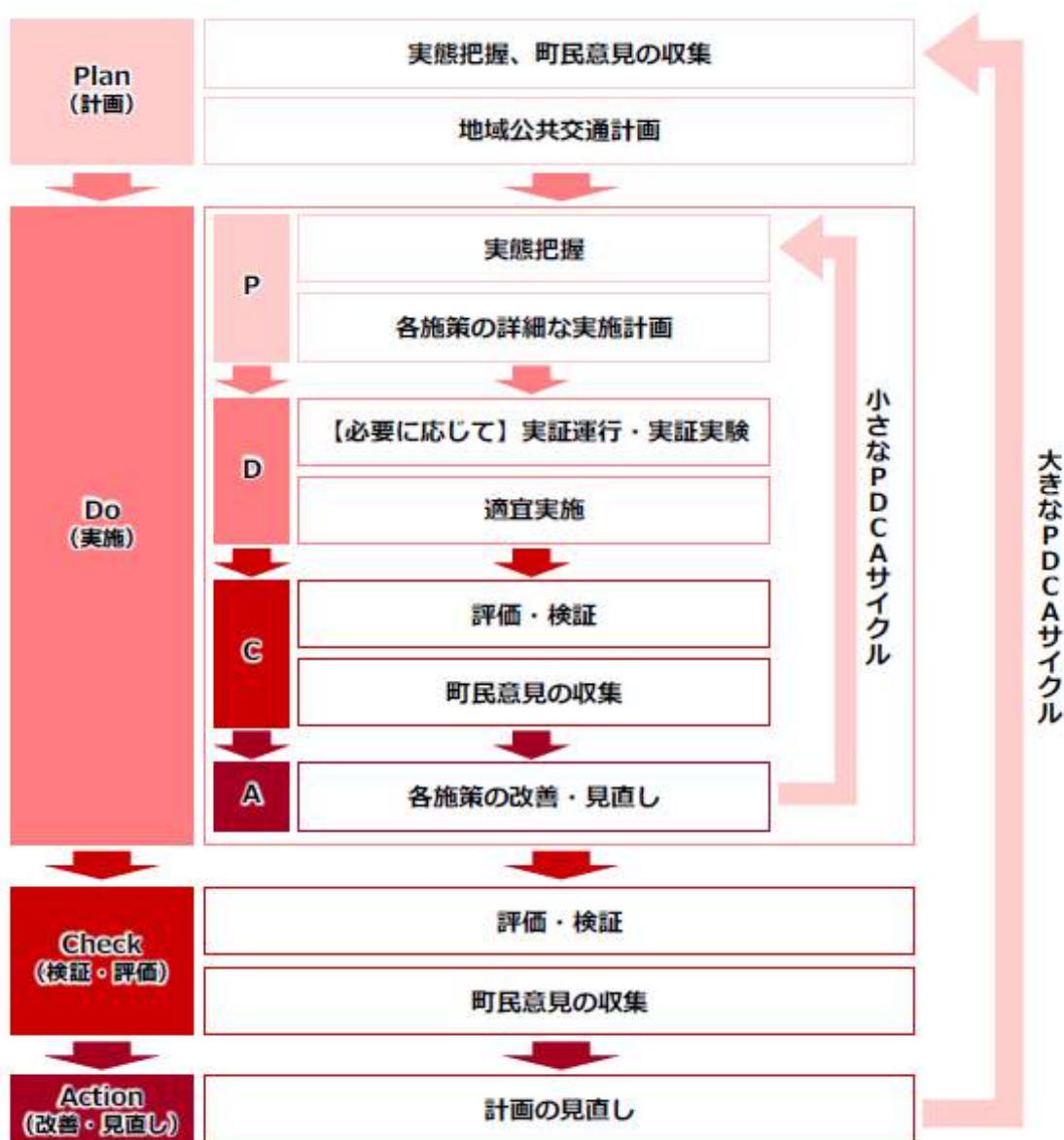


図 58 評価・検証に向けたPDCAサイクル

【SDGs の推進】

この計画は、地域が一体となり持続可能な公共交通ネットワークを構築することにより、SDGsのゴール3、9、11、13を推進し、誰一人取り残さない、持続可能な社会の実現に寄与します。



幕別町地域公共交通計画(案)

令和6年3月

発行：北海道幕別町

問い合わせ先：住民生活部防災環境課交通防犯係

〒089-0692 北海道中川郡幕別町本町 130 番地1

TEL 0155-54-6601

FAX 0155-55-3008

幕別町地域公共交通計画 概要版

1. 計画策定の背景と目的

地域の暮らしと産業を支える移動手段として公共交通の果たすべき役割は大きく、本町では、鉄道や路線バスのほか、コミュニティバスや予約型乗合タクシーにより、町民の交通手段を確保する取組を進めてきました。

しかし、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者の減少、運転手不足や原油価格の高騰など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

幕別町では、公共交通をめぐる状況の変化及び国や道の動向を踏まえ、町内の様々な交通資源を活用しながら町民の移動ニーズに合った持続可能な公共交通体系を構築するため、本町における公共交通政策のマスタープランとなる「幕別町地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の区域及び計画期間

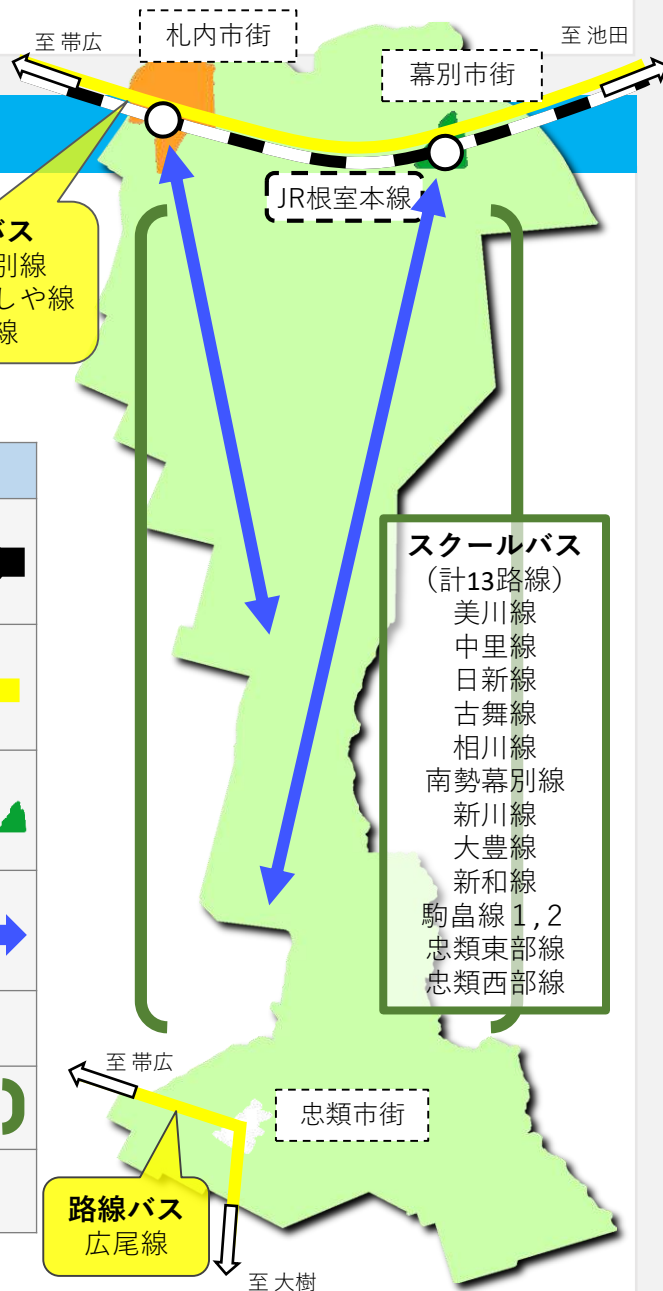
●計画の区域

幕別町全域とします。

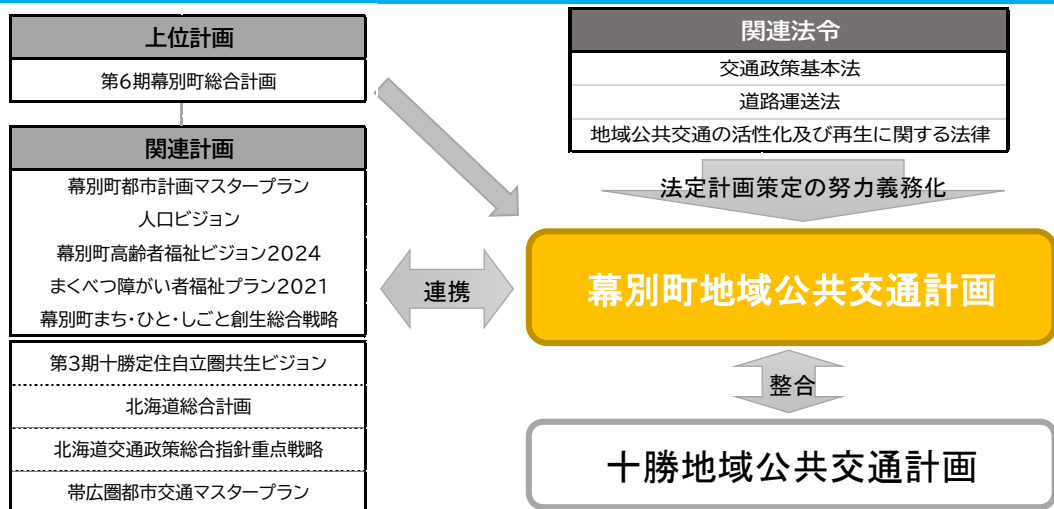
●計画期間

令和6年度から令和10年度の5年間とします。

| 区分 | 役割分担 | 対応公共交通 | |
|-------|-------------------------|--------------------------------|---|
| 広域交通 | 道内主要都市との広域的な移動手段 | 鉄道 |  |
| 地域間交通 | 町内外への生活交通手段 | 路線バス (十勝バス) |  |
| 地域内交通 | 地域間交通を補完し、町内の移動を支える移動手段 | コミュニティバス ・幕別線 ・札内線 (順・逆) |  |
| | | 予約型乗合タクシー ・古舞線 ・駒島線 |  |
| 補完交通 | 上記公共交通を補完し、高齢者等を支える移動手段 | タクシー | |
| | | スクールバス (13路線) |  |
| | | 高齢者外出支援サービス 地縁交通 (地域の共助) 等 | |

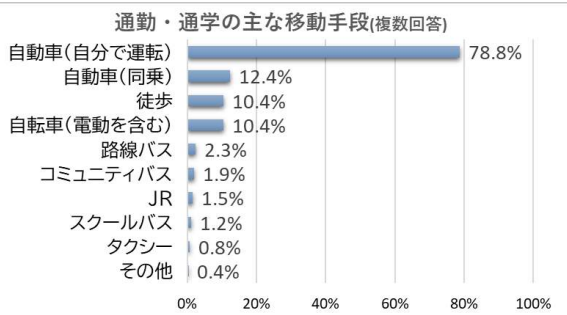


3. 幕別町地域公共交通計画の位置付け



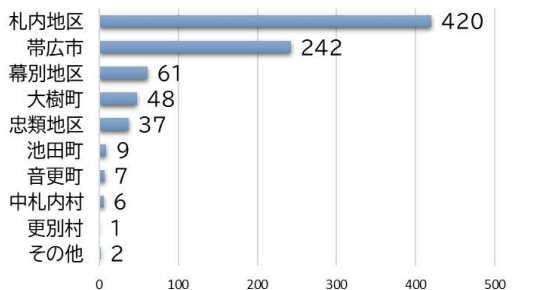
4. 地域公共交通の現状

町民アンケート調査結果



- 通勤通学の手段は自家用車（自分で運転）が約79%です。

よく買い物に行く地域(複数回答)

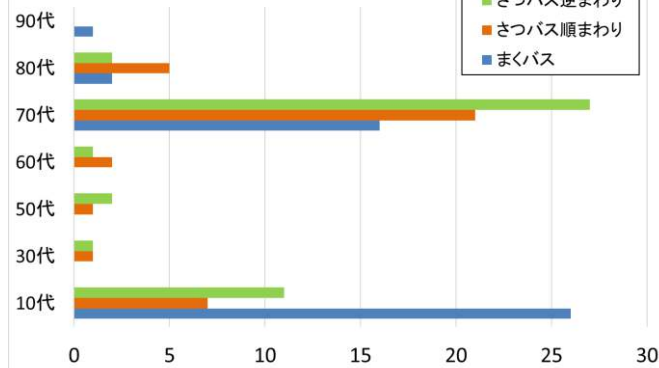


- 買い物や通院は町内で完結せず、隣接市町村への移動が不可欠な状況です。
- 乗合タクシー及びコミュニティバスの利用目的は、買い物及び通院が半数を占めています。

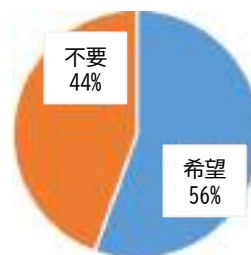
コミュニティバス乗込調査結果

- コミュニティバスの主な利用者は70代以上の高齢者と10代の通学者でした。

コミュニティバス利用者の年代



- 75歳以上の運賃無料化の影響や、学校長が許可した通学利用者が反映されているものと推測されます。
- 利用者の97%が運賃に満足していました。
- 利用者の56%は土日運行も希望していました。



コミュニティバス 土日運行の希望

5. 地域公共交通の課題、基本理念と基本方針

課題

本町の公共交通に関して、次のとおり5つの課題を抽出しました。

- ① 少子高齢化に対応した公共交通ネットワークの形成と維持
- ② 公共交通機関の利用減少による財政負担の増額傾向
- ③ 公共交通サービスの利便性・効率性の向上
- ④ 地域公共交通に対する住民理解を促すための情報提供
- ⑤ 運転手の高齢化及び運転手不足への対応

これらの課題解決にあたり、基本理念を次のとおり設定し施策を実施します。

基本理念

公共交通がつなぐ 住みいる まくべつ

日常生活を支える 利用しやすく持続可能な公共交通体系の維持・確保

方針1 既存の公共交通の維持・存続

施策① JR、路線バスの路線の維持・存続

- ・沿線自治体と連携を図る十勝地域公共交通計画を通して利用促進策の検討
- ・各公共交通事業者に対する経費の助成

施策② コミュニティバスの利便性向上

- ・運行内容（運行経路、便数、時間帯、バス停留所の位置や環境）の改善
- ・利用者にとってわかりやすい公共交通マップや時刻表の提供
- ・既存施設を有効活用した待合スペースの確保
- ・利用者のニーズを把握するためのコミュニティバス乗込調査の実施

施策③ 交通事業者への運転手確保に対する支援

- ・公共交通事業者への運転手などの人材確保に係る広報等の支援

方針2 公共交通のシームレス化やデジタル化による利便性の向上

施策④ 新しい決済サービスの導入検討

- ・キャッシュレス決済サービスの導入について、公共交通事業者や近隣自治体と連携して研究及び導入検討

施策⑤ 農村部と市街地を結ぶ移動手段の利便性向上

- ・予約型乗合タクシーの予約方法のデジタル化の検討
- ・利用の促進に向けた公共交通マップの作成や出前講座などの広報啓発
- ・忠類地域での新しい移動手段の導入の検討

方針3 モビリティマネジメントの推進

施策⑥ 関係者との連携・協力によるモビリティマネジメントの推進

- ・自ら公共交通を利用しようと思う町民の意識醸成につながる広報
- ・公共交通事業者が展開する利用促進事業への協力

施策⑦ 運転免許証自主返納を行いやすい環境づくり

- ・帯広警察署と連携し、運転免許証自主返納出張窓口を定期的に開設
- ・運転免許証自主返納に伴う割引制度の周知

6. 評価指標に係る数値目標

| 評価指標・数値目標 | | | 現況値 ※令和4年度 | | 令和10年度 |
|-----------|---|---------|---------------|---|---------------|
| ① | コミュニティバス 延べ利用者数 交通事業者から利用者数データの提供を受け測定する (まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標値である 令和6年度100人/日から外挿し設定) | 人 /年 | 21,950 | ⇒ | 31,231 |
| ② | 予約型乗合タクシー（駒島線・古舞線）延べ利用者数 交通事業者から利用者数データの提供を受け測定する (人口減少と高齢者人口割合、運転免許証返納者の増加を勘案し、毎年度1%増として目標設定) | 人 /年 | 1,214 | ⇒ | 1,274 |
| ③ | 公共交通利用啓発イベントの実施回数 コミュニティバスなどの公共交通車両の展示を行う イベントや出前教室の開催回数を計上 | 回 /年 | 2 | ⇒ | 5 |
| ④ | 停留所環境整備に係る取組数 計画の最終年度までに合計4カ所を目標とする | 件 | — | ⇒ | (合計) 4 |
| ⑤ | 公共交通への公的資金投入額（町負担額） 路線バスの運行に係る幕別町の負担金、コミュニティバス、予約型乗合タクシー、スクールバスの運行委託額について支出年度を基準として測定する | 千円 | 119,168 | ⇒ | 119,168 以下 |
| ⑥ | 町内の路線バス系統数 交通事業者から情報提供を受け測定する (帯広陸別線、広尾線、南商あかしや線、幕別線) | 系統 | 4 | ⇒ | 4 |
| ⑦ | 運転免許証自主返納者のコミュニティバス延べ利用者数 交通事業者から情報提供を受け測定する | 人 | 565 | ⇒ | 1,664 |

7. 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を行います。

